



Χάνια και μοτέλ:

Τύποι και πρακτικές φιλοξενίας
ταξιδιωτών και των ιδιωτικών μέσων
μετακίνησής τους στη νεωτερικότητα

Χάνια και μοτέλ:

Τύποι και πρακτικές φιλοξενίας
ταξιδιωτών και των ιδιωτικών μέσων
μετακίνησής τους στη νεωτερικότητα

Ερευνητική Εργασία
Ζωή Χάσκου

Επιβλέπουσα Καθηγήτρια
Κατερίνα Κοτζιά

Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών
Πολυτεχνική Σχολή
Πανεπιστήμιο Ιωαννίνων

Ακαδημαϊκό έτος 2024-25
Ιωάννινα, Σεπτέμβριος 2025

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ	2
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	3
 ΜΕΡΟΣ Α	
1.1. Τα χάνια, ορισμοί και προέλευση των τύπων τους	5
1.2. Η εμφάνιση των χανιών στον ελλαδικό χώρο	6
1.3. Τα χάνια στην περιοχή της Ηπείρου και των Ιωαννίνων	9
1.4. Η παρακμή του χανιού	12
 ΜΕΡΟΣ Β	
2.1. Το αμερικανικό μοτέλ και οι πρώιμες εκδοχές του	13
2.2. Η προσαρμογή του τύπου του μοτέλ στην ελληνική επικράτεια	19
2.3. Ο παροπλισμός των Ξενία	24
 ΜΕΡΟΣ Γ	
3.1. Συγκριτική ανάλυση των τύπων του χανιού και του μοτέλ	25
 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	29
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΟΓΡΑΦΙΑ	31
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ	33

Ευχαριστώ θερμά την επιβλέπουσα καθηγήτριά μου
Κατερίνα Κοτζιά για την καθοδήγηση καθ' όλη τη διάρκεια
της εκπόνησης της ερευνητικής μου εργασίας.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η εργασία εξετάζει τυπολογικά χαρακτηριστικά, πρότυπα λειτουργίας και πρακτικές φιλοξενίας που συνδέθηκαν με την ανάπτυξη των ιδιωτικών μέσων μετακίνησης εστιάζοντας σε δύο αντιπροσωπευτικούς τύπους: το χάνι και το μοτέλ. Τα χάνια, ιδιαίτερα ανεπτυγμένα στον ελλαδικό χώρο και στα Ιωάννινα κατά την Οθωμανική περίοδο, αποτέλεσαν σημεία διανυκτέρευσης και εμπορικής δραστηριότητας, συνδυάζοντας φιλοξενία και υποστήριξη των ταξιδιωτών και των ζώων τους. Αντίστοιχα, τα μοτέλ, τα οποία αναδύθηκαν στον 20ό αιώνα στις ΗΠΑ και αργότερα υιοθετήθηκαν στην Ελλάδα, συνδέθηκαν άρρηκτα με την ευρεία χρήση του αυτοκινήτου. Μέσω της συγκριτικής μελέτης των δύο τύπων καταλυμάτων, αναδεικνύονται οι κοινωνικοοικονομικοί και τεχνολογικοί παράγοντες που επηρέασαν τη μορφή και τη λειτουργία τους, καθώς και ο τρόπος με τον οποίο συνέβαλαν στη διαμόρφωση νέων ταξιδιωτικών πρακτικών και εμπειριών.

ABSTRACT

The study examines typological features, operating models and hospitality practices that were associated with the development of private means of transportation, focusing on two representative types: the inn (chani) and the motel. The inns (chania), particularly developed in Greece and in Ioannina during the Ottoman period, were places of overnight stay and commercial activity, combining hospitality and support for travelers and their animals. Respectively, motels, which emerged in the 20th century in the USA and were later adopted in Greece, were inextricably linked to the widespread use of the automobile. Through the comparative study of the two types of accommodation, the socio-economic and technological factors that influenced their form and function are highlighted, as well as the way in which they contributed to the formation of new travel practices and experiences.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η ανάγκη για μετακίνηση και εξερεύνηση αποτελεί διαχρονικό χαρακτηριστικό της ανθρώπινης φύσης. Από την προϊστορία μέχρι και τη σύγχρονη εποχή, ο άνθρωπος ταξιδεύει για να βρει τροφή, να χτίσει οικισμούς, να προστατευτεί από συγκρούσεις, να κάνει εμπορικές συναλλαγές, να γνωρίσει νέους πολιτισμούς. Σε όλες τις χρονικές περιόδους, σημαντικό ρόλο στο ταξίδι έπαιζε η εξέλιξη των μεταφορικών μέσων. Από τη χρήση των ζώων ως μόνο τρόπο μετακίνησης, στη βιομηχανική επανάσταση και την εμφάνιση των πρώτων μηχανοκίνητων μέσων όπως το τρένο και το πλοίο, μέχρι και την εφεύρεση του αεροπλάνου και του αυτοκινήτου.

Παράλληλα με την πρόοδο στις μεταφορές, παρατηρήθηκε και η ανάπτυξη αντίστοιχων υποδομών φιλοξενίας για τους ταξιδιώτες, ώστε να καλύπτονται βασικές τους ανάγκες όπως η σίτιση, η ξεκούραση, αλλά και η ασφάλεια του μέσου τους. Οι ξενώνες και τα πανδοχεία αντικαταστάθηκαν από τα χάνια και τα καραβανσεράι, τα οποία με τη σειρά τους έδωσαν τη θέση τους στα καταλύματα τύπου μοτέλ.

Η εξέλιξη αυτή στον τρόπο που ταξιδεύουμε, συνεπάγεται πέρα από την αλλαγή στους τύπους των χώρων φιλοξενίας και την μεταβολή στον τρόπο που ο ταξιδιώτης αντιλαμβάνεται τον προορισμό σε σχέση με τη διαδρομή προς αυτόν. Στην εποχή των πανδοχείων και των χανιών τα ταξίδια ήταν μακρά και επίπονα, καθιστώντας έτσι το ταξίδι αναγκαίο και πολλές φορές δυσάρεστο βήμα για την άφιξη στον τελικό προορισμό. Αντιθέτως, με την μαζική διάδοση του αυτοκινήτου και την ανάπτυξη του δικτύου των αυτοκινητοδρόμων, η διαδρομή αποτελούσε πλέον σημαντικό και διασκεδαστικό στοιχείο του ταξιδιού.

Η παρούσα ερευνητική εργασία διερευνά αφενός το πώς επηρεάζεται ο χώρος φιλοξενίας από το επικρατέστερο μέσο μεταφοράς κάθε εποχής, και αφετέρου το πώς η μορφολογία του χώρου διαμορφώνει και διαμορφώνεται από τις κοινωνικές αλληλεπιδράσεις που λαμβάνουν χώρα σε αυτόν. Η ανάλυση και η σύγκριση επικεντρώνονται σε δύο χαρακτηριστικούς τύπους χώρου φιλοξενίας ταξιδιωτή και μεταφορικού μέσου: το χάνι και το μοτέλ.

Στο πρώτο κεφάλαιο της εργασίας αναλύεται ο όρος του χανιού και οι τύποι αυτού, εστιάζοντας κυρίως στον ελλαδικό χώρο και πιο συγκεκριμένα στην πόλη των Ιωαννίνων και την περιοχή της Ηπείρου. Στο δεύτερο κεφάλαιο, η έρευνα προχωρά στην ανάλυση του όρου μοτέλ και των τύπων αυτού, την εξάπλωση του στις ΗΠΑ και την ένταξη του στην ελληνική επικράτεια ως έναν καινοτόμο τύπο καταλύματος. Τέλος, το τρίτο κεφάλαιο αφορά τη συγκριτική μελέτη του χανιού και του μοτέλ, τόσο ως προς τη μορφολογία τους όσο και ως προς τον τρόπο με τον οποίο τα μορφολογικά τους στοιχεία συσχετίζονται με την συμπεριφορά στο χώρο

του επισκέπτη που τα επιλέγει και την εμπειρία που θα έχει σε αυτά.

Αφορμή για την έρευνα αυτή στάθηκε το ενδιαφέρον μου για το ανενεργό κτιριακό απόθεμα στις πόλεις γενικότερα και η παρατήρηση πολλών κτιρίων στην πόλη των Ιωαννίνων τα οποία έχουν εγκαταλειφθεί και λειτουργούσαν ως χάνια στο παρελθόν. Η αναζήτηση των προηγούμενων τύπων κτιρίου που οδήγησαν στο χάνι, αλλά και η μετεξέλιξή του σύμφωνα με την τεχνολογική πρόοδο στα μέσα μεταφοράς, αποτέλεσε την αφετηρία αυτής της εργασίας καθώς και της διπλωματικής μου που αφορά την επανάχρηση κάποιων εξ αυτών των εγκαταλειμμένων σήμερα κτιρίων, με σκοπό την επανένταξή τους στην καθημερινή ζωή της πόλης.

ΜΕΡΟΣ Α

1.1. Τα χάνια: ορισμοί και προέλευση των τύπων τους

Τα ταξίδια των εμπόρων πριν την διάδοση των μηχανοκίνητων μέσων μεταφοράς ήταν μακρά και εξαντλητικά, οπότε η ύπαρξη σταθμών διανυκτέρευσης ανά διαστήματα ήταν απαραίτητη. Ο περίφημος «Δρόμος του Μεταξιού» αποτελούσε δημοφιλή διαδρομή για τους εμπόρους για πάρα πολλά χρόνια (130 π.Χ. – 1453 μ.Χ.) και η μεταφορά εμπόρων και εμπορευμάτων γινόταν σε καραβάνια για αίσθηση μεγαλύτερης ασφάλειας και συντροφικότητας. Η ύπαρξη καραβανσεράι ανά 40 περίπου χιλιόμετρα -απόστασης ταξιδιού μίας ημέρας- ήταν απαραίτητη. Τα καραβανσεράι αποτελούσαν οργανωμένους χώρους φιλοξενίας για τους ταξιδιώτες και τα ζώα τους, στους οποίους βέβαια λάμβαναν χώρα και εμπορικές συναλλαγές.

Οι έννοιες του καραβανσεράι και του χανιού ταυτίζονται από πολλούς μελετητές. Η λέξη καραβανσεράι ή παραποιημένη καραβάν σαράι σημαίνει μεγάλος και πολυτελής ξενώνας, κατάλυμα οδοιπόρων, μέγαρο, ανάκτορο των καραβανιών¹, ενώ ο όρος «χάνι» έχει τις ρίζες του στην περσική λέξη «khan» και υποδηλώνει χώρο προσωρινής διαμονής². Το καραβανσεράι σαν όρος αλλά και σαν σταθμός κατά τη διαδρομή, είναι παλιότερος από το χάνι, καθώς ήταν ήδη γνωστός από την εποχή των Σελτζουκιδών³ (1077-1308) στην Ανατολία. Αν και ο σκοπός της λειτουργίας τους ήταν κοινός, διέφεραν ως προς το μέγεθός τους και την αρχιτεκτονική τους. Τα καραβανσεράι ήταν ογκώδη κτίρια φρουριακού χαρακτήρα με αναπτυσσόμενη αρχιτεκτονική. Οι παροχές τους ήταν υψηλές και φιλοξενούσαν έντονη εμπορική δραστηριότητα. Τα χάνια από την άλλη, αποτελούσαν απλά κτίρια μικρότερων διαστάσεων και παρείχαν τα στοιχειώδη στους ταξιδιώτες που κατέλυαν⁴. Η τοποθεσία των χανιών και των καραβανσεράι είναι ένα ζήτημα για το οποίο δεν μπορεί να εξαχθεί κάποιο συμπέρασμα με βεβαιότητα. Αυτό συμβαίνει διότι οι πηγές είναι αντιφατικές ως προς το ποιος τύπος βρισκόνταν κατά μήκος εμπορικών δρόμων και ποιος σε σημαντικές πόλεις και εμπορικά κέντρα.

Η ύπαρξη παρόμοιων καταλυμάτων έχει καταγραφεί ήδη από την αρχαιότητα και διατηρείται σε ακμή μέχρι και τα βυζαντινά χρόνια⁵. Παρ' όλα αυτά, το πότε

1. Ιωάννης Χλωρός, Λεξικόν Τουρκοελληνικόν (Πατριαρχικού Τυπογραφείου, 1899), λέξη: Kervan-Saray.

2. Chan, Khan Khan. Η λέξη ευνοεί το σπίτι και οφείλει την ονομασία της στον πρώτο ιδρυτή χανιού, τον Ibrahim Khan. Βλ. Encyclopaedia of Islam, ο.παρ., 1010-17.

3. Oktay Emin, Tarih (Ιστορία), τ. II, Istanbul, XX, 157.

4. Γ. Μακρής, Σ. Παπαγεωργίου, Το χερσαίο δίκτυο επικοινωνίας στο κράτος του Αλή Πασά Τεπελενλή, (Παπαζήσης, 1990), 100.

5. Όπ.π., 100.

χτίστηκε το πρώτο χάνι είναι άγνωστο, αφού όλοι οι λαοί που είχαν έντονη εμπορική δραστηριότητα είχαν δημιουργήσει τέτοιου είδους στάσεις κατά μήκος των εμπορικών διαδρομών τους. Ο Ηρόδοτος κάνει λόγο για τέτοιους σταθμούς στα κείμενα του με το όνομα «Καταλύσεις»⁶. Ο Αριστοφάνης από την άλλη αναφέρεται στους χώρους αυτούς ως «πανδοκεία»⁷. Πανδοχείο συναντάται και στην Καινή Διαθήκη και συγκεκριμένα στην παραβολή του Καλού Σαμαρείτη, κατά την οποία ο Σαμαρείτης μεταφέρει τον τραυματισμένο από τους ληστές οδοιπόρο σε ένα πανδοχείο για τη φροντίδα του. Η Ρωμαϊκή Αυτοκρατορία είχε επίσης πολλά πανδοχεία στις πόλεις και τις εμπορικές διαδρομές της. Ακόμη, ο Miguel de Cervantes Saavedra στο έργο του Don Quijote de la Mancha (μτφρ. Δον Κιχώτης), αναφέρεται σε ventas και posadas⁸ που συναντά στη διαδρομή του, όροι που μεταφράζονται σε πανδοχείο με τη διαφορά πως η venta αποτελούσε ένα αγροτικό πρόχειρο κατάλυμα εκτός πόλης, ενώ η posada αφορούσε πιο οργανωμένο κατάλυμα σε αστικά κέντρα ή χωριά. Κατά συνέπεια, το πανδοχείο φαίνεται να προηγείται του χανιού. Κατά την περίοδο της Οθωμανικής αυτοκρατορίας, τα πανδοχεία έπαψαν να λειτουργούν, ενώ οι ξενώνες είτε κατασχέθηκαν, είτε κατεδαφίστηκαν, ώστε η φιλοξενία να παρέχεται αποκλειστικά από τα χάνια και τα караβανσεράι⁹.

1.2. Η εμφάνιση των χανιών στον ελλαδικό χώρο

Στον ελλαδικό χώρο αυτό το είδος του καταλύματος-σταθμού εμφανίστηκε ως μία εξέλιξη του χανιού και του карабανσεράι της Ανατολής και αναπτύχθηκε κυρίως κατά την εποχή της Οθωμανικής αυτοκρατορίας. Η εμφάνισή τους ήταν πιο έντονη σε περιοχές με μεγάλη εμπορική και ταξιδιωτική δραστηριότητα, όπου δηλαδή υπήρχε και η ανάγκη για στάση. Η Ήπειρος, η Μακεδονία, η Θράκη και η Θεσσαλία είχαν το μεγαλύτερο αριθμό χανιών, ενώ στα νησιά δεν είχαν λόγο ύπαρξης. Οι κατηγορίες που συναντώνται είναι τα карабανσεράι (μεγάλα τούρκικα χάνια), τα κοινά χάνια των πόλεων ή αλλιώς αστικά χάνια και τα αγροτικά χάνια¹⁰.

Το карабανσεράι, αν και σπάνια εντοπιζόταν στην Ελλάδα, αποτελούσε ως τύπος ένα μεγάλο, διώροφο, λιθόκτιστο κτίσμα με έντονο χαρακτήρα μνημείου¹¹.

6. Ηροδότου Ιστορία, Ε.54.

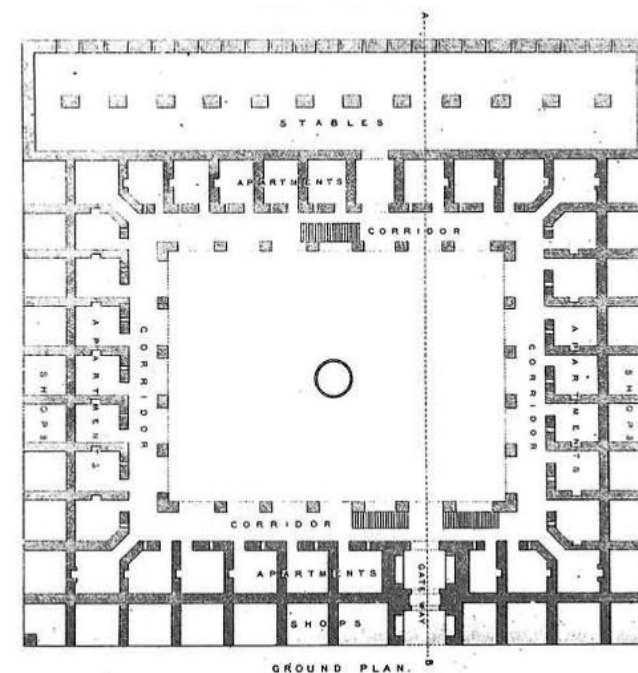
7. Αριστοφάνους, Κωμωδία- «Βάτραχοι», (Lipsias, 1830), στίχος 550.

8. Miguel de Cervantes Saavedra, Don Quijote de la Mancha, (Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, 2006), κεφ. II

9. Από την αρχαιότητα έως σήμερα, Ελληνικό Λογοτεχνικό και Ιστορικό Αρχείο. <https://www.elia.org.gr/research-tools/hotels/introduction/ancient/>

10. Ελένη Γαβρά, Χάνια και Карабανσεράγια από τη Θεσσαλονίκη έως την πόλη των Σερρών και γύρω απ' αυτήν από το 1774 έως το 1913, Μακεδονικά, γχ.25 (1986), 156-7.

11. Όπ.π., 157.



Εικόνα 1. Κάτοψη του Buğuk Kervan Sarayı της Θεσσαλονίκης (C. Texier - R. Pullan, 1864). Οι χώροι, με ελάχιστα παράθυρα στην εξωτερική μεριά, αναπτύσσονταν γύρω από μία κεντρική αυλή, η οποία συχνά φιλοξενούσε κάποιο τζαμί, κάποια βρύση ή ένα αιωνόβιο δέντρο. Τα δωμάτια φιλοξενίας αριθμούσαν γύρω στα 20-30, τοποθετούνταν και στους δύο ορόφους και ήταν προσβάσιμα από τη στοά που περικλείει την εσωτερική αυλή. Στην εξωτερική πλευρά των ισόγειων δωματίων, και συγκεκριμένα στην πλευρά απέναντι από την είσοδο εκτείνονταν οι χώροι για τα ζώα και τα εμπορεύματα και στις υπόλοιπες τρεις πλευρές υπήρχαν καταστήματα¹².

Τα αστικά χάνια χωρίζονταν σε δύο τύπους, αυτόν του εμπορικού χανιού, ενός διώροφου κτιρίου που φιλοξενούσε εμπορικές συναλλαγές σε πόλεις με έντονο εμπορικό χαρακτήρα και το χάνι ζώων, το οποίο συνιστούσε ισόγειο κτήριο με εσωτερική αυλή και βρισκόταν σε μικρότερα επαρχιακά κέντρα¹³. Τα χάνια των πόλεων είχαν τη χρήση σταθμού για τα μεταφορικά μέσα, αποθήκης εμπορευμάτων, χώρων διαμονής αλλά και μέρους για εμπορικές συναλλαγές. Ήταν τοποθετημένα είτε κοντά στην περιοχή της αγοράς ή στην κατάληξη δρόμων που οδηγούσαν σε εμπορικά κέντρα πόλεων¹⁴. Το εμπορικό χάνι είχε σχεδόν την ίδια διάταξη με το карабανσεράι, αλλά σε μικρότερη κλίμακα και ήταν επίσης διώροφο με τη διαφορά πως μόνο το

12. Όπ.π., 158.

13. Όπ.π., 156-7.

14. Όπ.π., 160.

ισόγειο του ήταν λιθοκτιστο, ενώ ο όροφος ήταν κατασκευασμένος από τούβλα ή τσατμά¹⁵. Η είσοδος στο χάνι γινόταν από τη θολωτή πόρτα που βρισκόταν στη μέση της όψης του κτίσματος στον κεντρικότερο δρόμο¹⁶. Πολλά από τα εμπορικά χάνια σε μεγάλα εμπορικά αστικά κέντρα όπως η Θεσσαλονίκη, μεταλλάχθηκαν με τα χρόνια ως προς τη λειτουργία τους και μετατράπηκαν από καταλύματα σε εμπορικές στοές, που στέγαζαν τους ιδιοκτήτες και τα εμπορεύματά τους¹⁷. Τα χάνια ζώων από την άλλη, ήταν συνήθως ισόγεια κτίσματα κατασκευασμένα από μπαγδατί¹⁸, με εσωτερική αυλή και χρησιμοποιούνταν είτε ως κατοικία του χαντζή¹⁹, είτε ως χώρος φιλοξενίας ταξιδιώτη και ζώου. Συχνά, διέμεναν οι χωρικοί οι οποίοι κατέφθαναν στην πόλη την προηγούμενη μέρα από τη λαϊκή αγορά²⁰.

Τέλος, ο τύπος του αγροτικού χανιού αφορούσε απλά κτίσματα είτε με αυλή είτε χωρίς, τοποθετημένα κατά μήκος εμπορικών δρόμων και πάντα κοντά σε πηγή, βρύση ή κάποιο ρέμα, με σκοπό τη φιλοξενία των ταξιδιωτών και των υποζυγίων τους²¹. Τα αγροτικά χάνια ήταν ισόγεια και χτίζονταν με πέτρα ή μπαγδατί. Στο μπροστινό μέρος τοποθετούνταν μία αίθουσα που αποτελούσε κατοικία του ιδιοκτήτη του χανιού, κουζίνα και ξενώνας. Σπανίως, υπήρχαν ακόμα δύο δωμάτια δίπλα από την αίθουσα αυτή για τη φιλοξενία κυρίως σημαντικών προσωπικοτήτων²². Όταν το χάνι δεν είχε αυλή, ο στάβλος και η αποθήκη αναπτύσσονταν ακριβώς από πίσω και τα δύο κτίρια χωρίζονταν από μία πόρτα. Στις περιπτώσεις που το αγροτικό χάνι είχε αυλή αυτή έκλεινε στο πίσω μέρος από το στάβλο και την αποθήκη. Οι δύο άλλες πλευρές δεν είχαν κάποιο κτίσμα αλλά περιφράσσονταν από πέτρινο τοίχο²³.

15. τσατμάς: είδος μη φέρουσας τοιχοποιίας που αποτελείται από κάθετα, οριζόντια και διαγώνια ξύλινα στοιχεία. Τα κενά του ξύλινου σκελετού γεμίζονται με μικρές πέτρες και κεραμικά στοιχεία, ενώ η όλη κατασκευή επιχρίεται με ασβεστοκονίαμα.

16. Ε. Γαβρά (1986), όπ.αν., 161.

17. Όπ.π., 157.

18. μπαγδατί: είδος μη φέρουσας τοιχοποιίας που κατασκευάζεται από λεπτά πηχάκια ή καλάμια που καρφώνονται οριζόντια πάνω σε κάθετα ξύλα του φέροντος οργανισμού. Μεταξύ τους μεσολαβούν λεπτά κενά, τα οποία κρατούν το επίχρισμα που τα επικαλύπτει.

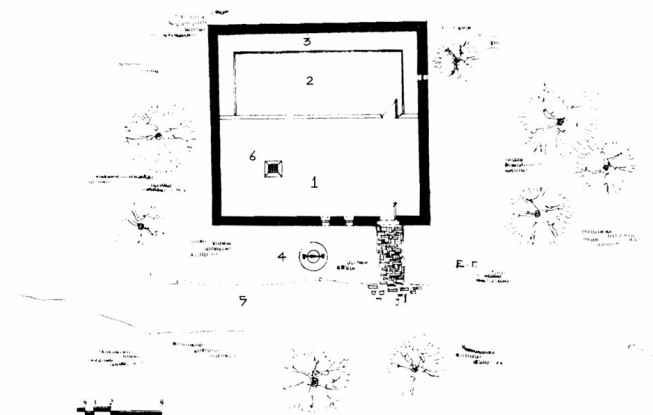
19. χαντζής: ο ιδιοκτήτης του χανιού.

20. Ε. Γαβρά (1986), όπ.αν., 165-6.

21. Όπ.π., 165.

22. Όπ.π., 166.

23. Όπ.π., 169.



Εικόνα 2: Κρέσνα. Αγροτικό χάνι χωρίς αυλή, Αναπαράσταση (Ε. Γαβρά). (1) ξενώνας και μαγειρείο, (2) στάβλος, (3) παχινιά, (4) πηγάδι, (5) αγροτικός δρόμος, (6) χτιστή εστία μαγειρέματος (φουφού)

Παρότι υφίσταται μία βασική κατηγοριοποίηση των τύπων των χανιών και των χαρακτηριστικών τους, η ανάπτυξη τους δεν ήταν ομοιογενής σε όλες τις περιοχές της Ελλάδας. Η διαφοροποίηση αυτή οφείλεται στο διαφορετικό βαθμό με τον οποίο αναπτυσσόταν εμπορικά και οικονομικά η κάθε περιοχή²⁴.

1.3. Τα χάνια στην περιοχή της Ηπείρου και των Ιωαννίνων

Η πρώτη αναφορά σε χάνι στα Ιωάννινα γίνεται το 1670 από τον Οθωμανό χρονογράφο Ενλίγια Çelebi, ο οποίος κάνει λόγο για ένα μεγάλο τετράγωνο χάνι χτισμένο με πέτρα, το οποίο έμοιαζε με φρούριο και βρισκόταν στη συνοικία των Αθίγγανων. Ως συνοικία των Αθίγγανων υπονοείται η συνοικία Κανλί Τσεσμέ²⁵ (σημερινή ονομασία: Καλούτσιανη).

Οι έννοιες του χανιού και του πανδοχείου, συγχέονται συχνά στη μελέτη των χανιών στην πόλη των Ιωαννίνων. Αυτό βέβαια αποτελεί εξαίρεση, αφού όπως αναφέρθηκε προηγουμένως τα δύο είδη σταθμών φιλοξενίας δεν λειτουργούσαν παράλληλα. Σύμφωνα με τους παλιούς Γιαννιώτες το χάνι διέθετε πέρα από χώρους διανυκτέρευσης και χώρους για τα ζώα των επισκεπτών όπως στάβλους και αχυρώνες, ενώ το πανδοχείο είχε μόνο δωμάτια για τους επισκέπτες. Ένα χάνι

24. Γ. Μακρής, Σ. Παπαγεωργίου (1990), όπ.αν., 110.

25. Γιάννης Κανετάκης, Το κάστρο: Συμβολή στην πολεοδομική ιστορία των Ιωαννίνων, (Διδ. Διατριβή, ΕΜΠ, 1991), 74.

δηλαδή θεωρούνταν πανδοχείο, αλλά όχι το αντίθετο²⁶.

Τα αστικά χάνια βρίσκονταν ομαδοποιημένα σε τρεις κύριες περιοχές των Ιωαννίνων με έντονη εμπορική και βιοτεχνική δραστηριότητα. Στην οδό Ανεξαρτησίας -στην οποία βρισκόταν και το κέντρο της εμπορικής δραστηριότητας- και γύρω από αυτήν, την Καλούτσισανη και την Ιχθυόσκαλα (σημερινή ονομασία: Σκάλα). Κάθε περιοχή της Ηπείρου συνδεόταν με την πόλη των Ιωαννίνων από συγκεκριμένη οδική αρτηρία, οπότε και οι ταξιδιώτες έμεναν στα αντίστοιχα χάνια.

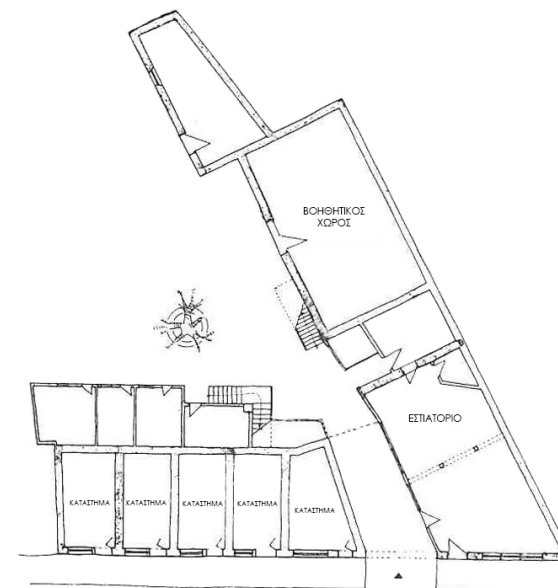
Τα αστικά χάνια αποτελούσαν αρχιτεκτονικά σύνολα τα οποία απευθύνονταν στον αγροτικό πληθυσμό που επισκεπτόταν την Ηπειρωτική πρωτεύουσα με σκοπό το εμπόριο. Είχαν συγκεκριμένη τυπολογία και λειτουργικά χαρακτηριστικά σαν κτίσματα, τα οποία συναντώνται σχεδόν σε όλα τα χάνια. Αποτελούσαν εσωστρεφή κτίρια, με ομαλή μετάβαση από το εξωτερικό του δρόμου στην εσωτερική αυλή και ακολούθως στους εσωτερικούς χώρους του χανιού. Η φύση και το τεχνητό περιβάλλον, ο εσωτερικός με τον εξωτερικό χώρο και το ιδιωτικό με το δημόσιο δεν έχουν σαφή όρια μεταξύ τους. Οι μεταβατικοί χώροι δεν είναι αποκομμένοι, ούτε υποβαθμίζονται από άποψη φωτισμού, αερισμού ή λειτουργίας²⁷.

Κάθε χάνι λοιπόν διέθετε στο ισόγειο του μαγειρείο, αποθηκευτικούς χώρους, χώρους για το σταβλισμό των ζώων, μερικές φορές πεταλωτήριο και πιο σπάνια σαμαράδικο. Όλα αυτά αναπτύσσονται γύρω από μια μεγάλη εσωτερική αυλή, που λειτουργεί σαν χώρος κυκλοφορίας, εκτόνωσης, αλλά και συναλλαγών. Σε κάποιες περιπτώσεις η εσωτερική αυλή συμπληρώνεται από ένα ή τρία δέντρα -συνήθως πλάτανους- κάτω από τη σκιά των οποίων δημιουργούνται εύκολα οι συνθήκες για ξεκούραση και ενθαρρύνεται η κοινωνική αλληλεπίδραση μεταξύ των επισκεπτών. Στον όροφο του χανιού, η κυκλοφορία γίνεται μέσω ενός ημιυπαίθριου διαδρόμου, περιμετρικά του οποίου αναπτύσσονται τα δωμάτια για τη διανυκτέρευση των ταξιδιωτών. Η χανόπορτα αποτελούσε την κύρια είσοδο στην εσωτερική αυλή του χανιού και κατ' επέκταση στο ίδιο το χάνι και βρισκόταν σε κάποια κύρια οδική αρτηρία, ενώ υπήρχε και δεύτερη είσοδος σε δευτερεύουσα οδική αρτηρία, στη συνήθη περίπτωση που το οικοπέδο του χανιού ήταν διαμπερές²⁸. Γενικώς, οι χώροι χαρακτηρίζονταν από απλότητα, λειτουργικότητα και ευαισθησία.

26. Στέφανος Τσιόδουλος, Τα χάνια των Ιωαννίνων (Δεύτερο μισό 19ου – Πρώτο μισό 20ου) – Πολεοδομική προσέγγιση, Ηπειρωτικό Ημερολόγιο 1996-97, (1997), 267.

27. Δ. Γουργιώτης, Κ. Δαρδιάτης, Ν. Πουλογιάννη, Χάνια και Πανδοχεία στα Γιάννινα (Περίληψη διάλεξης στο Ε.Μ.Π.), Αρχιτεκτονικά Θέματα 17/1983, (1983), 56.

28. Σ. Τσιόδουλος (1997), όπ.αν., 267.

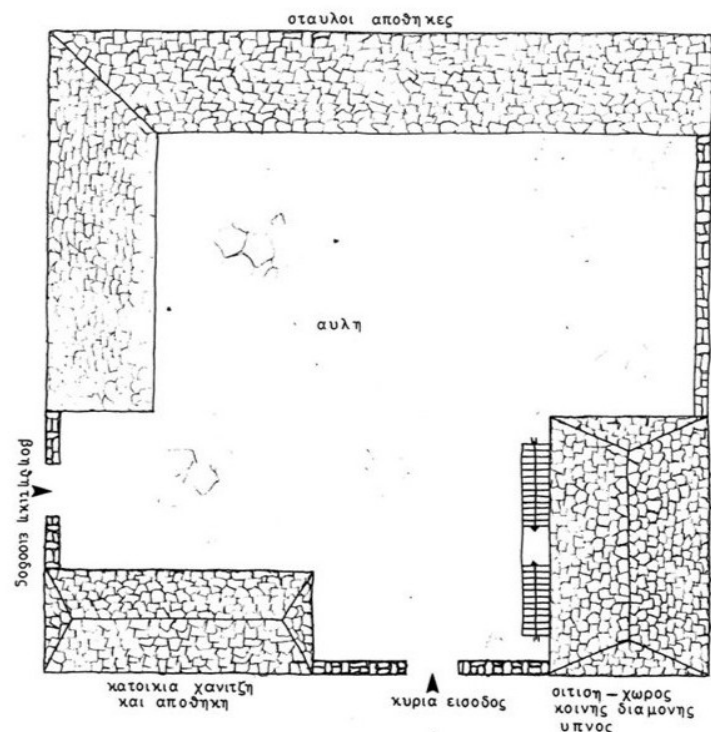


Εικόνα 3: Κάτοψη ισόγειου του χανιού Θανόπουλου (Δ. Γουργιώτου, Κ. Δαρδιάτης, Ν. Πουλογιάννη)

Πέρα από την τυπολογία του χανιού, εμφανίζεται και ένας ακόμα τύπος καταλύματος που συνδέεται με την αγορά των Ιωαννίνων, και συγκεκριμένα με το τμήμα της αγοράς που αναφέρεται ως στοά. Κάθετα στο βασικό άξονα ανάπτυξης του εμπορικού κέντρου, δηλαδή την οδό Ανεξαρτησίας, σώζονται σήμερα τέσσερις στοές. Οι στοές πιθανώς αποτελούσαν δρόμους που προϋπήρχαν στο παζάρι που κάηκε και είχαν ως σκοπό την ασφάλεια του παζαριού κατά τη διάρκεια της νύχτας. Είχαν σειρές καταστημάτων κατά μήκος τους και ως όψεις είχαν είτε απλές εισόδους, είτε ολόκληρα κτίρια τα οποία φιλοξενούσαν κάποια διοικητική λειτουργία, όπως στην περίπτωση της στοάς Λούλη. Στο μπροστινό κομμάτι τους, πάνω από την είσοδο, στεγάζονταν χώροι φιλοξενίας, όπως στα χάνια και τα πανδοχεία της περιοχής.

Τα αγροτικά χάνια στην περιοχή της Ηπείρου, όπως και στον υπόλοιπο ελλαδικό χώρο ήταν τοποθετημένα κατά μήκος εμπορικών δρόμων και σχετικά μακριά από κατοικημένες περιοχές. Ένα τυπικό αγροτικό χάνι εντασσόταν σε ένα παραλληλόγραμμο, συνήθως τετράγωνο σχήμα, με πλευρές που το μήκος τους δεν ξεπερνούσε τα 25 μέτρα και περιφραζόταν από πέτρινο τοίχο. Δίπλα από την κεντρική είσοδο που τις περισσότερες φορές είχε σχήμα αψίδας, και στη γωνία της κάτοψης αναπτυσσόταν ένα δώροφο κτίριο, το ισόγειο του οποίου

χρησιμοποιούνταν ως χώρος σίτισης και διαμονής, ενώ ο όροφος είχε δωμάτια για τους πιο ευκατάστατους ταξιδιώτες. Σε επαφή με τον εξωτερικό τοίχο, υπήρχαν ακόμη ισόγειοι χώροι για το σταβλισμό των ζώων και αποθήκευση, χώρος κουζίνας και επιπλέον χώροι τραπεζαρίας και διαμονής²⁹.



Εικόνα 4: Το χάνι Καμπέραγα. (Γ. Μακρής, Σ. Παπαγεωργίου)

1.4. Η παρακμή του χανιού

Με το πέρασμα του χρόνου, την αναβάθμιση του οδικού δικτύου και την εξέλιξη των μεταφορικών μέσων, ο τύπος του χανιού δεν είχε πλέον λόγο ύπαρξης. Τη θέση τους πήραν καταλύματα όπως ξενοδοχεία, ξενώνες και μοτέλ. Στην πόλη των Ιωαννίνων, η εμφάνιση του πρώτου αυτοκινήτου το 1910 και ύστερα η εξάπλωση των μηχανοκίνητων οχημάτων, σήμαναν το τέλος των χανιών. Τα τελευταία που λειτουργήσαν εγκαταλείφθηκαν στις αρχές της δεκαετίας του 1950³⁰.

29. Γ. Μακρής, Σ. Παπαγεωργίου (1990), όπ.αν., 110.

30. Σ. Τσιόδουλος (1997), όπ.αν., 275.

ΜΕΡΟΣ Β

2.1. Το αμερικανικό μοτέλ και οι πρώιμες εκδοχές του

Όπως στην Ελλάδα, έτσι και στις Ηνωμένες Πολιτείες, όταν οι άνθρωποι ταξίδευαν με άλογα ή άμαξες, υπήρχαν κατά μήκος των δρόμων πανδοχεία για άμαξες (coaching inn) για να φιλοξενήσουν τους ταξιδιώτες και τα ζώα τους. Έπειτα, εφευρέθηκε το τρένο και τα καταλύματα -που πλέον δεν χρειαζόταν να φιλοξενούν ζώα- μεταφέρθηκαν δίπλα στους σιδηροδρομικούς σταθμούς. Αντίστοιχα, με τη μαζική παραγωγή του αυτοκινήτου και τη διάδοσή του, οι ταξιδιώτες αντί για τα ζώα έπρεπε να σταθμεύσουν τα αυτοκίνητά τους. Έμεναν τότε σε τουριστικά καταλύματα κατά μήκος των αυτοκινητοδρόμων³¹. Η λέξη motel (ελ. μοτέλ) δημιουργήθηκε με το συνδυασμό των λέξεων motor και hotel³². Η διάκριση μεταξύ του μοτέλ και του ξενοδοχείου είναι σχετικά εύκολη. Το μοτέλ έχει μικρότερο μέγεθος σε σχέση με το ξενοδοχείο και συνήθως βρίσκεται στις παρυφές πόλεων ή κατά μήκος αυτοκινητοδρόμων. Οι δύο τύποι καταλύματος διαφέρουν ακόμα στην τιμή και τις παροχές, καθώς το μοτέλ παρέχει τα βασικά, σε σαφώς μικρότερη τιμή. Επιπλέον, το μοτέλ χρησιμοποιείται κυρίως ως χώρος φιλοξενίας για μία ή δύο διανυκτερεύσεις, ενώ το ξενοδοχείο συνήθως φιλοξενεί τους ταξιδιώτες για περισσότερες μέρες. Η πρόσβαση στο δωμάτιο του μοτέλ γίνεται απευθείας από τον εξωτερικό χώρο, στον οποίο είναι σταθμευμένο και το όχημα του ταξιδιώτη, σε αντίθεση με το ξενοδοχείο όπου η κυκλοφορία γίνεται από το λόμπι και τους εσωτερικούς διαδρόμους. Τελευταίο, και ίσως σημαντικότερο στοιχείο για τη διάκριση αυτή, είναι πως το μοτέλ πέρα από το γεγονός ότι ήταν σχεδιασμένο για να φιλοξενεί τον ταξιδιώτη μαζί με το όχημα του, η φιλοσοφία του στηριζόταν στο να βρίσκεται το όχημα δίπλα στο χώρο διανυκτέρευσης και η πρόσβαση σε αυτό να είναι άμεση και εύκολη³³.

Στη διδακτορική διατριβή της, η Αιμιλία Αθανασίου αναφέρει για την εμφάνιση του τύπου του μοτέλ:

Ο τύπος του μοτέλ, το νέο είδος ξενοδοχειακού καταλύματος στις παρυφές των αυτοκινητοδρόμων, είχε επινοηθεί και αναπτυχθεί με επιτυχία στις ΗΠΑ από τη δεκαετία του 1920 και μετά. Στην αρχική του εκδοχή, περιλάμβανε μια συνήθως γραμμική ισόγεια πτέρυγα δωματίων καθένα από τα οποία διέθετε ανεξάρτητη είσοδο από τον παρακείμενο υπαίθριο χώρο στάθμευσης των αυτοκινήτων των πελατών, έναν χώρο υποδοχής, την

31. G. Baker, B. Funaro, Motels, (Reinhold Publishing Corporation, 1963), 1.

32. J. Jackle, J. Rogers, K. Sculle, The motel in America, (Johns Hopkins University Press, 1996), 18.

33. G. Baker, B. Funaro (1963), όπ.αν., 6.

κατοικία του ξενοδόχου και απαραίτητα σταθμό βενζίνης και συνεργείο αυτοκινήτων. Ταχύτατα ακόμα, το μοτέλ καθιερώθηκε ως ένα πολύ δημοφιλές κατάλυμα, που προωθούσε περισσότερο την ιδέα του ταξιδιού πάνω στους μεγάλους νέους αυτοκινητοδρόμους και λιγότερο την ιδέα των πολυήμερων διακοπών σε έναν τόπο³⁴.

Το πρώτο μοτέλ, ή καλύτερα το πρώτο κατάλυμα που χρησιμοποίησε τον όρο motel στην ονομασία του, φαίνεται να εμφανίστηκε το 1926 στο Σαν Λουίς Ομπίσπο της Καλιφόρνια, στο δρόμο που ένωνε το Λος Άντζελες με το Σαν Φρανσίσκο και είχε το όνομα «Milestone Mo-tel». Ωστόσο, το πραγματικά πρώτο μοτέλ ήταν πιθανώς το «Askins' Cottage Camp» που άνοιξε το 1901 στο Ντάγκλας της Αριζόνα, μία πόλη με ορυχεία χαλκού. Η πρόωμη αυτή μορφή μοτέλ, αποτελούνταν από εννιά μικρά σπίτια στη σειρά, με θέα τον αυτοκινητόδρομο³⁵.

Η λέξη μοτέλ έχει χρησιμοποιηθεί για να περιγράψει πολλών ειδών καταλύματα ανά τα χρόνια, με κοινά χαρακτηριστικά αυτά που αναφέρθηκαν προηγουμένως ως διαφορές μεταξύ μοτέλ και ξενοδοχείου. Κάνοντας μία ιστορική αναδρομή, παρατηρείται πως μερικοί από τους πρόδρομους του μοτέλ ήταν καταλύματα για φιλοξενία σε ταξίδια αναψυχής ή διακοπές.

Ο πρώτος τύπος τέτοιου καταλύματος που εμφανίζεται είναι αυτός του «auto camp». Τα auto camp αναπτύχθηκαν κυρίως στις δυτικές πολιτείες των ΗΠΑ, καθώς αρκετοί ταξιδιώτες κατευθύνονταν προς τη Δύση για την αναζήτηση μιας περιπέτειας και εμπειριών κοντά στη φύση. Στήνοντας τη δική τους σκηνή και μαγειρεύοντας μόνοι τους, εξοικονομούσαν τα χρήματα που θα χρειάζονταν για να μείνουν μερικές μέρες σε ξενοδοχείο. Σταδιακά, οι χώροι στα auto camp οριοθετήθηκαν και οι παροχές άρχισαν να αυξάνονται. Οι πιο εξοπλισμένες κατασκήνωσεις είχαν δημόσιους χώρους υγιεινής, νερό και ξύλα για φωτιά, ενώ στην περίπτωση μιας τεραστίων διαστάσεων κατασκήνωσης στο Ντένβερ του Κολοράντο υπήρχε παντοπωλείο, βενζινάδικο, γκαράζ, χώρος φαγητού και παιδική χαρά για τα παιδιά. Μέχρι το 1925, οι περισσότερες κατασκήνωσεις είχαν επιβάλει αντίτιμο εισόδου, οπότε και εμπορευματοποιήθηκε ο θεσμός της κατασκήνωσης, με τις ανέσεις και τις χρεώσεις να αυξάνονται ανάλογα³⁶.

Την ίδια περίοδο, αλλά στην ανατολική πλευρά της χώρας, λειτουργούσαν τα «tourist home». Αφορούσαν ιδιωτικές κατοικίες σε περιοχές κοντά στο κέντρο πόλεων και σε δρόμους που ενώνονταν με κάποιο μεγάλο αυτοκινητόδρομο. Το

κάθε tourist home ενοικίαζε ένα ή περισσότερα δωμάτια για διανυκτέρευση και οι επιπλέον παροχές του καταλύματος ήταν γκαράζ και φαγητό επί πληρωμή³⁷.

Ως πρώτη επίσημη μορφή μοτέλ θεωρείται το «cabin camp», ένας τύπος καταλύματος που δημιουργήθηκε από το συνδυασμό των δύο προηγούμενων μορφών στις αρχές της δεκαετίας του 1920. Μία τέτοια «κατασκήνωση» αποτελούνταν από πολλά ξυλόσπιτα, κάθε ένα από τα οποία ήταν ένα δωμάτιο. Σε κάθε δωμάτιο αντιστοιχούσε μία θέση στάθμευσης, ενώ οι χώροι υγιεινής ήταν συγκεντρωμένοι σε ένα κεντρικό κτίριο προσβάσιμο με τα πόδια. Πολλές από αυτές τις κατασκήνωσεις συμπληρώνονταν από βενζινάδικα, καφετέριες και άλλες επιχειρήσεις. Εξαιτίας της ελαφριάς κατασκευής τους, τα cabin camp λειτουργούσαν μόνο σε ήπιες καιρικές συνθήκες, γεγονός που σήμαινε ότι έκλειναν για το χειμώνα στις βόρειες πολιτείες της χώρας³⁸.

Τα ξυλόσπιτα των cabin camp έχοντας κατασκευαστεί πρόχειρα, χαλούσαν μετά από μερικές σεζόν χρήσης. Συνεπώς, στα τέλη της ίδιας δεκαετίας, τη θέση τους πήραν τα «cottage court». Κατασκευάζονταν πιο γερά από τα ξυλόσπιτα, αλλά με υλικά που θα τα κάνουν να αντέξουν γύρω στα 15 με 20 χρόνια, καθώς οι τάσεις στα μοτέλ άλλαζαν τακτικά. Τοποθετούνταν κυκλικά γύρω από έναν ανοιχτό χώρο και κάθε cottage παρείχε πέτρα από κρεβάτια, ιδιωτικό μπάνιο και ντουλάπα. Δίπλα σε κάθε κατοικία ήταν τοποθετημένο το γκαράζ του αυτοκινήτου. Το συγκρότημα συμπληρωνόταν με ένα κτίριο γραφείων, στο οποίο συμπεριλαμβάνονταν η κατοικία του ιδιοκτήτη του καταλύματος, ενώ μερικές φορές υπήρχε και καφετέρια. Όμοια με τα cabin camp, οι κοινόχρηστοι χώροι ήταν κυρίως υπαίθριοι³⁹.

34. Αιμιλία Αθανασίου, Η αρχιτεκτονική πράξη ως ρητορικό επιχείρημα στη μεταπολεμική συνθήκη του ελληνικού τουρισμού: 1948-1963, (Διδ. Διατριβή, ΕΜΠ, 2018), 239-40.

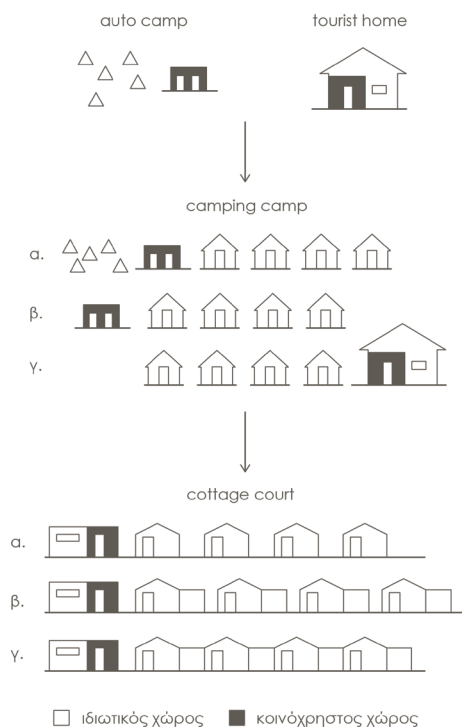
35. J. Jackle, J. Rogers, K. Sculle, (1996), όπ.αν., 18-19.

36. Όπ.π., 31-34.

37. Όπ.π., 35-36.

38. Όπ.π., 36-40.

39. Όπ.π., 41-43.



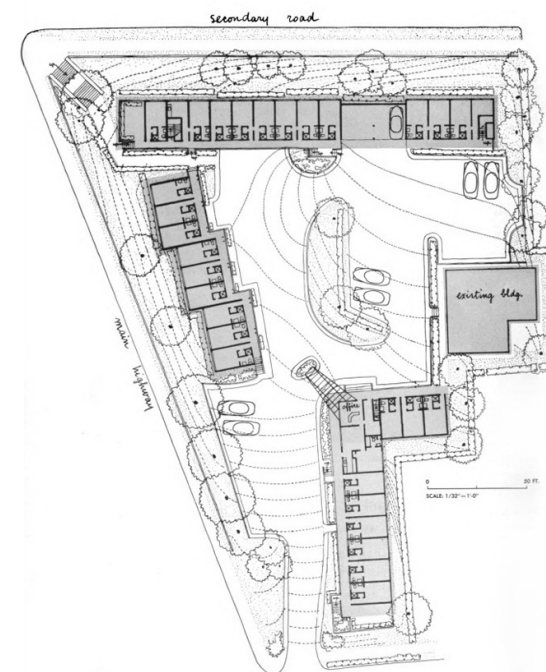
Εικόνα 5: Η εξέλιξη των τύπων του αμερικανικού μοτέλ ως κτιριακός τύπος, α (J. Jackle, J. Rogers, K. Sculle)

Με το πέρασμα των χρόνων και περίπου στα τέλη της δεκαετίας του 1930, τα *cottage court* αντικαταστάθηκαν από τα «*motor court*». Ακολουθούσαν τη δομή των *cottage court* με τη διαφορά πως τα δωμάτια, και μερικές φορές οι θέσεις στάθμευσης που βρίσκονταν δίπλα σε αυτά, αποτελούσαν ένα ενιαίο κτίριο. Όλες οι λειτουργίες αναπτύσσονταν σε έναν όροφο και η είσοδος στο κάθε δωμάτιο γινόταν από μία συνεχόμενη στεγασμένη ισόγεια βεράντα, η οποία προσέδιδε στο κτίριο μια πιο ολοκληρωμένη όψη και προστάτευε τα παράθυρα από τη βροχή. Πολλά από τα *motor court* στέγαζαν ακόμα καφετέριες και εστιατόρια⁴⁰.

Η εμφάνιση των «*motor inn*», δηλαδή των μοτέλ στη μορφή που είναι κυρίως γνωστά έγινε κατά την δεκαετία του 1950. Τα μοτέλ ήταν πλέον κτίρια δύο ή τριών ορόφων, σχεδιασμένα με κάτοψη σχήματος Π ή Γ γύρω από μία μεγάλη κεντρική αυλή. Η αυλή αυτή λειτουργούσε ως υπαίθριο λόμπι και πολλές φορές είχε πισίνα,

40. Όπ.π., 43-45.

στοιχείο που παρέπεμπε σε τουριστικό θέρετρο. Το κτιριολογικό τους πρόγραμμα είχε πέρα από τα δωμάτια καφετέριες, εστιατόρια, ακόμα και αίθουσες εκδηλώσεων. Γενικώς, η ανάπτυξη των μοτέλ έφτασε στο απόγειο της στα τέλη της δεκαετίας του 1950 και κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1960, με τον αριθμό των μοτέλ στη χώρα να φτάνει τα 61.000 το 1964. Επιπλέον, είχε επέλθει μία ομοιομορφία στο σχεδιασμό των μοτέλ κατά μήκος των ΗΠΑ, καθώς το μέγεθος, η επίπλωση και η διάταξη των δωματίων ακολουθούσαν μία κοινή γραμμή σε όλα⁴¹.

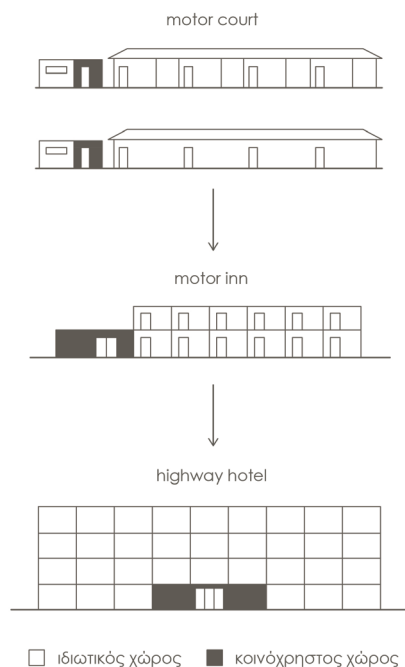


Εικόνα 6: Το motor inn "Hillcrest Motel" στο Όκλαντ της Καλιφόρνια, (G. Baker, B. Fumaro)

Την δεκαετία του 1960 επανεμφανίστηκε το «*highway hotel*», ένα ανεπιτυχές πείραμα που έγινε στις δεκαετίες του 1920 και του 1930. Το *highway hotel* δεν ακολουθούσε τον παραδοσιακό σχεδιασμό του μοτέλ, κατά τον οποίο τα δωμάτια αναπτύσσονταν σε σειρά, σε σχήμα Γ ή σε σχήμα Π γύρω από μία αυλή. Το *highway hotel* σχεδιαζόταν ως ένα πολυώροφο κουτί ή είχε άλλες απλές γεωμετρικές μορφές, συμπεριλαμβανομένων των σταυροειδών, στρογγυλών και καμπυλόγραμμων κατόψεων. Το τυπικό *highway hotel* της δεκαετίας του 1970 περιλάμβανε μια πολυώροφη μονάδα στην οποία το μεγαλύτερο μέρος του κοινόχρηστου χώρου

41. Όπ.π., 47-51.

βρισκόταν στο ισόγειο και τα δωμάτια ήταν από πάνω. Στο κτίριο αυτό υπήρχαν και πιο χαμηλές πτέρυγες που στέγαζαν ενοικιαζόμενα δωμάτια με ανεξάρτητη πρόσβαση, δηλαδή δωμάτια σαν αυτά του μοτέλ. Η πρόσβαση στα δωμάτια του βασικού κτιρίου γινόταν από το κεντρικό λόμπι και τους εσωτερικούς διαδρόμους, όπως στα τυπικά ξενοδοχεία, ενώ τα ενοικιαζόμενα δωμάτια είχαν άμεση σύνδεση με τους χώρους στάθμευσης. Τη δεκαετία του 1980 οι πτέρυγες των ενοικιαζόμενων δωματίων εξαλείφθηκαν από τα νέα ξενοδοχεία. Τα εστιατόρια, τα cocktail lounge και οι αίθουσες συσκέψεων στα highway hotel ήταν μεγαλύτερα από αυτά στα motor court. Τα περισσότερα highway hotel βρίσκονταν σε μεγάλες περιαστικές περιοχές κατά μήκος προαστιακών οδών, κοντά σε αεροδρόμια και σε περιοχές που αναπλάθονταν στα κέντρα των πόλεων⁴².



Εικόνα 7: Η εξέλιξη των τύπων του αμερικανικού μοτέλ ως κτιριακός τύπος, β (J. Jackle, J. Rogers, K. Sculle)

Μια παραλλαγή του highway hotel αποτελούσε το resort hotel. Τα δωμάτια ενός τέτοιου καταλύματος μπορεί να ξεπερνούν τα 1.000 και οι κοινόχρηστοι χώροι ήταν τεράστιοι και πολυτελώς επιπλωμένοι σε σημείο που έμοιαζαν με κάποιο φανταστικό μέρος. Το ξενοδοχείο Sands, στο Λας Βέγκας Στρίπ, εμφανίζει

42. Όπ.π., 51-52.

όλα τα στοιχεία του highway hotel. Η μεγάλη πινακίδα μπροστά καλούσε τους αυτοκινητιστές να εισέλθουν από τη γιγαντιαία πύλη που σηματοδοτούσε την κύρια είσοδο. Ο μπροστινός χώρος στάθμευσης επιβεβαίωνε στους επισκέπτες ότι αποτελούσε ένα μέρος εύκολα προσβάσιμο με το αυτοκίνητο. Οι χαμηλότερες πτέρυγες θύμιζαν τα πιο παραδοσιακά μοτέλ και οι επισκέπτες που επέλεγαν να μείνουν εκεί μπορούσαν να σταθμεύσουν το αυτοκίνητο τους πολύ κοντά στο δωμάτιο τους. Τα περισσότερα resort hotel επικεντρώνονταν στους χώρους καζίνο, τα νυχτερινά κέντρα και τα εστιατόρια, στοιχεία που τα καθιστούσαν από μόνα τους προορισμό διακοπών⁴³.

Η δεκαετία του 1980 έφερε μια σημαντική καινοτομία στο highway hotel: το all-suite motel. Αυτή η εκδοχή του μοτέλ ήταν προσανατολισμένη στον ταξιδιώτη που μετακινούνταν εξαιτίας της εργασίας του. Τα all-suite motel είχαν μειωμένο χώρο υποδοχής και σε αρκετά απουσίαζε ο χώρος εστιατορίου και η αίθουσα συσκέψεων. Ωστόσο, τα δωμάτια, έγιναν μεγαλύτερα και πιο αυτόνομα, αφού εμπεριείχαν χώρο γραφείου και μικρής κουζίνας⁴⁴.

2.2. Η προσαρμογή του τύπου του μοτέλ στην ελληνική επικράτεια

Τη δεκαετία του 1950, μέσω του σχεδίου Μάρσαλ και μερικών Αμερικανικών αποστολών στην Δυτική Ευρώπη, προωθήθηκε έντονα η μαζική διάδοση του αυτοκινήτου. Ωστόσο, η διάδοση αυτή έγινε σε διαφορετικές χρονικές στιγμές για την κάθε χώρα και με ξεχωριστούς όρους και συνέβαλε στην ανάπτυξη του τουρισμού και την ανέγερση μοτέλ και οδικών σταθμών μοντέρνας αρχιτεκτονικής κατά μήκος του οδικού δικτύου⁴⁵. Οι εξελίξεις αυτές προήλθαν από την αμερικανική κουλτούρα της δεκαετίας του '50, και όπως ήταν αναμενόμενο, η Ελλάδα και η Δυτική Ευρώπη επηρεάστηκαν κατά πολύ⁴⁶. Την περίοδο αυτή, οι Αμερικάνοι επέλεγαν οποιαδήποτε μορφή διασκέδασης ήταν προσβάσιμη σε αυτούς χωρίς να χρειάζεται να αποχωριστούν το αυτοκίνητο τους. Επιπλέον, εμφανίστηκαν οι έννοιες του ελεύθερου χρόνου και του ανθρώπου-καταναλωτή, οι οποίες δεν ήταν διαδεδομένες πριν την ευρεία εξάπλωση της αυτοκίνησης⁴⁷.

43. Όπ.π., 52.

44. Όπ.π., 52.

45. Brian Ladd, Αυτο(κινητο)φοβία. Αγάπη και μίσος στον αιώνα της αυτοκίνησης, (Εκδόσεις του Εικοστού Πρώτου, 2012), 15, 60

46. Jean-Louis Cohen, Constructed Landscapes between North and South, στο Y. Aesopos & Y. Simeoforidis (επ.) Landscapes of Modernisation: Greek Architecture-1960s and 1990s, (Metropolis Press, 1999), σ.15.

47. Α. Αθανασίου (2018), όπ.αν., 225.

Στην Ελλάδα, η προώθηση της αμερικανικής κουλτούρας είχε ξεκινήσει ήδη με τη λήξη του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Ωστόσο, η ευρεία εξάπλωση του αυτοκινήτου στη χώρα σημειώθηκε τη δεκαετία του 1960. Ο αυτοκινητόδρομος, φάνταζε πλέον ως ένας χώρος ελευθερίας και ελπίδας. Η έντονη παρουσία αυτοκινητιστών στους δρόμους της Ελλάδας, προκάλεσε την ανάγκη για επιπλέον ανάπτυξη των υποδομών και για εμφάνιση νέων τυπολογιών, ακόμη και στα πιο απομακρυσμένα σημεία. Έναν τέτοιο τύπο αποτελούσε ο σταθμός ανεφοδιασμού, δηλαδή το σημερινό βενζινάδικο. Η ανέγερση ενός τέτοιου σταθμού σε κάποιο μέρος συνιστούσε ένδειξη προόδου για την περιοχή.

Πέρα από την ευρεία ανάπτυξη των αυτοκινητοδρόμων και της αυτοκίνησης, το σχέδιο Μάρσαλ βοήθησε να αναδειχθεί η βιομηχανία του τουρισμού στην Ελλάδα. Ο ΕΟΤ⁴⁸ επωφελήθηκε από την οικονομική στήριξη στα πλαίσια του σχεδίου Μάρσαλ και το 1951 -έτος που επανιδρύθηκε- έβαλε μπρος το πρόγραμμα «Ξενία». Κατά το πρόγραμμα Ξενία κατασκευάστηκαν περισσότερα από εβδομήντα κτίρια καταλυμάτων και συμπληρωματικών εγκαταστάσεων όπως τουριστικά περίπτερα, οικείοι σταθμοί και πλαζ, κατά μήκος όλης της ελληνικής επικράτειας⁴⁹.

Το οδικό δίκτυο στην Ελλάδα ήταν πολύ πιο περιορισμένο σε σχέση με αυτό των ΗΠΑ και οι αποστάσεις μεταξύ των διαφόρων τουριστικών προορισμών σημαντικά μικρότερες. Παρ' όλα αυτά, το 1958 εμφανίστηκε ο νέος -για τα ελληνικά δεδομένα- τύπος καταλύματος του μοτέλ, ο οποίος αφορούσε τους ταξιδιώτες που μετακινούνταν με αυτοκίνητο στο οδικό δίκτυο της χώρας. Οι ταξιδιώτες αυτοί χρειάζονταν ένα άνετο κατάλυμα με χώρους στάθμευσης και δίπλα στον αυτοκινητόδρομο για να περάσουν το βράδυ τους, πριν κατευθυνθούν στο επόμενο μέρος. Ο οδικός σταθμός με κλίνες, αποτελούσε επίσης έναν τύπο παρόμοιο με το μοτέλ, σε μικρότερη βέβαια κλίμακα, καθώς τα δωμάτια που παρείχε ήταν λιγότερα, ενώ τα λουτρά ήταν κοινόχρηστα⁵⁰. Εστιάζοντας ξανά στον τύπο του μοτέλ, αυτός εξελίχθηκε κυρίως στα πλαίσια του προγράμματος Ξενία -μιας και δεν είχε ιδιαίτερη απήχηση στον ιδιωτικό τομέα- και αποτέλεσε δημοφιλή επιλογή για το σχεδιασμό των κτιρίων του ΕΟΤ⁵¹.

Ο κύριος λόγος για την απήχυσή τους ήταν το μειωμένο κόστος κατασκευής, το οποίο προέκυπτε από τον περιορισμό των ανέσεων και των κοινόχρηστων χώρων του καταλύματος, αλλά και την ανέγερση των κτιρίων αυτών σε οικονομικότερα

οικόπεδα εκτός των αστικών κέντρων⁵². Οι μειωμένοι κοινόχρηστοι χώροι περιόριζαν αντίστοιχα τα λειτουργικά έξοδα, αφού το απασχολούμενο προσωπικό ήταν ανάλογο των παροχών που προσφέρονταν στους επισκέπτες. Οι προδιαγραφές του νέου αυτού τύπου καταλύματος ακολουθούσαν αυτές του αμερικανικού μοτέλ, αλλά διέφεραν στο κτιριολογικό τους πρόγραμμα, καθώς η ελληνική εκδοχή προέβλεπε σε όλα τα καταλύματα χώρο απλών γευμάτων αν όχι τυπικό εστιατόριο, ενώ μερικά από αυτά διέθεταν άνετους χώρους υποδοχής, σαλόνια και μπαρ⁵³.

Με την αυξανόμενη κίνηση των αυτοκινητιστών στους ελληνικούς δρόμους, ήταν απαραίτητο να καθοριστεί επίσημα η λειτουργία και οι παροχές του ξενοδοχειακού αυτού τύπου. Το βασιλικό διάταγμα που δημοσιεύτηκε το 1959, ανέφερε στο πρώτο άρθρο του, πως η κατηγορία «Μοτέλ» περιλάμβανε καταλύματα εκτός των κατοικημένων περιοχών ή τις παρυφές αυτών. Τα μοτέλ αποτελούνταν είτε από ένα ενιαίο κτίριο, είτε από περισσότερα μικρά κτίρια που συνιστούσαν ενιαίο σύνολο σε χώρο κατάλληλο και ειδικά σχεδιασμένο για να προσφέρει χώρους στάθμευσης για τα οχήματα των επισκεπτών, όπως επίσης και σταθμό εξυπηρέτησης αυτοκινήτων. Επομένως, γίνεται αντιληπτό πως ο τύπος αυτός απευθυνόταν κυρίως σε ταξιδιώτες που μετακινούνταν με αυτοκίνητο. Στο άρθρο 2 του διατάγματος, αναφέρεται ως υποχρεωτικός ο φωτισμός και η θέρμανση κάθε χώρου των μοτέλ, με την προοπτική ότι θα λειτουργούσαν καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Συνεπώς, τα μοτέλ δεν απευθύνονταν σε τουρίστες που έκαναν διακοπές, αλλά και σε επαγγελματίες που χρειάζονταν να κάνουν επαγγελματικά ταξίδια όλο το χρόνο. Στο τρίτο άρθρο του βασιλικού διατάγματος, καθορίστηκαν ακόμη τα ελάχιστα μεγέθη των δωματίων -8 τ.μ. για το μονόκλινο και 12 τ.μ. για το δίκλινο. Ως προς τις παροχές του δωματίου, έπρεπε να υπάρχει υποχρεωτικά μπάνιο, εκτός εάν η άδεια λειτουργίας αφορούσε κάποιο συγκρότημα κτιρίων με κοινόχρηστα λουτρά. Τέλος, η ύπαρξη κλιματισμού για θέρμανση και ψύξη ήταν υποχρεωτική σε όλα τα δωμάτια και τους κοινόχρηστους χώρους⁵⁴.

Τα καταλύματα τύπου μοτέλ χωρίζονταν σε δύο κατηγορίες σύμφωνα με τις προδιαγραφές που κάλυπταν. Οι βασικές διαφορές μεταξύ των μοτέλ των δύο κατηγοριών, ήταν η υποχρεωτική ύπαρξη αίθουσας κλασικού τύπου εστιατορίου στα καταλύματα κατηγορίας Α', ενώ για τα καταλύματα κατηγορίας Β' αυτό ήταν προαιρετικό. Ωστόσο, για τα μοτέλ Β' κατηγορίας ήταν απαραίτητη προδιαγραφή η αίθουσα απλών γευμάτων (snack bar, grillroom, καφετέρια), σε αντίθεση με τα Α' κατηγορίας που δεν υπήρχε τέτοια πρόβλεψη. Διαφορετικές προδιαγραφές είχαν τεθεί και στα μεγέθη των χώρων υποδοχής, σαλονιού, κλινών και WC, με τους

48. Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού.

49. Μυριάνθη Μουσά, Πρόγραμμα Ξενία: Ονομασία, μελέτες+κατασκευές, τυπολογία & κατάλογοι έργων, Μεταπολεμικός Μοντερνισμός - Αρχιτεκτονική, Πολιτική και Τουρισμός στην Ελλάδα - 1950-1965, (ΕΜΠ, 2012), 224.

50. Μυριάνθη Μουσά, Constructing Tourism in Greece in 50s and 60s: The Xenia Hotels Project, Journal of Tourism Research, τχ.17, (Tourism Research Institute, 2017), 275.

51. Α. Αθανασίου (2018), όπ.αν., 240.

52. Μ. Μουσά (2017), όπ.αν., 275.

53. Α. Αθανασίου (2018), όπ.αν., 240-2.

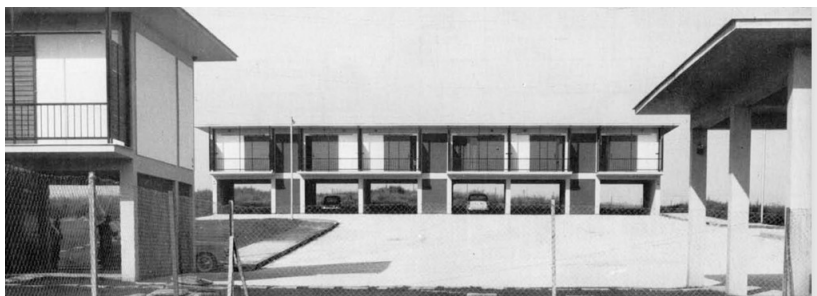
54. ΒΔ, ΦΕΚ Α 71/22-4-1959.

χώρους στα μοτέλ Β' κατηγορίας να είναι ελαφρώς πιο περιορισμένοι⁵⁵.

Γενικώς, μπορεί να θεωρηθεί πως τα μοτέλ που σχεδιάστηκαν στα πλαίσια του προγράμματος Ξενία διακρίνονται σε δύο τύπους. Στη διδακτορική διατριβή της, η Αιμιλία Αθανασίου αναφέρει για τα μοτέλ Ξενία:

Ο ένας τύπος διαμορφώθηκε από τον Άρη Κωνσταντινίδη και υιοθετήθηκε και από την Κατερίνα Διαλεισμά. Αποτελούσε μια προσπάθεια εφαρμογής του αμερικανικού φονξιοναλισμού στο ελληνικό τοπίο, όπου διαχωρίζονταν οι κοινόχρηστοι χώροι από τις πτέρυγες των δωματίων, δηλαδή τα δύο ή περισσότερα ανεξάρτητα κτίρια καθορίζονταν τυπολογικά και μορφολογικά από τη λειτουργία και τις εξυπηρετήσεις που φιλοξενούσαν. Ταυτόχρονα, η ως επί των πλείστον ανάπτυξη των χώρων σε ισόγεια διάταξη αποτελούσε την αποθέωση της απλότητας και της λιπής, ελληνικής εκδοχής της χρήσης του βέτον-armé ως τρόπου κατασκευής, όπου μια οριζόντια πλάκα, απλά ακουμπούσε σε δοκούς επί στύλων. Στη δεύτερη κατηγορία εντάσσονται όλα τα υπόλοιπα υλοποιημένα παραδείγματα, όπου ακολουθήθηκε η λογική του ενιαίου κτιρίου ή κτιριακού συνόλου, στο οποίο λειτουργούσε ένα μικρό, σύγχρονο ξενοδοχείο με πλήρεις εξυπηρετήσεις, σε λιγότερα ωστόσο τετραγωνικά, με χαρακτηριστικά παραδείγματα του Ξενία του Πλαταμώνα, έργο του Φ. Βώκου⁵⁶.

Στην παρούσα εργασία επιλέχθηκε να αναλυθούν παραδείγματα του πρώτου τύπου, όπως το μοτέλ Ξενία της Λάρισας και της Ηγουμενίτσας.



Εικόνα 8: Το μοτέλ Ξενία Λάρισας. (Άγνωστη πηγή)

Το πρώτο μοτέλ που σχεδιάστηκε και κατασκευάστηκε στα πλαίσια του προγράμματος Ξενία του ΕΟΤ ήταν το Ξενία της Λάρισας. Ο Άρης Κωνσταντινίδης μιλώντας για το μοτέλ στη Λάρισα, περιγράφει ένα κεντρικό κτίριο στο οποίο βρίσκονταν

55. ΦΕΚ Β' 557/28.9.1987.

56. Α. Αθανασίου (2018), όπ.αν., 242-3.

η υποδοχή, το εστιατόριο όπου προσφερόταν και το πρωινό, κοινόχρηστα ντουζ και WC για τους διερχόμενους τουρίστες, ενώ οι κλίνες ήταν διασκορπισμένες σε κτίρια δύο ορόφων με το ισόγειο τους να αποτελεί υπόστεγο χώρο για στάθμευση των αυτοκινήτων των φιλοξενουμένων. Ο επισκέπτης στο κατάλυμα θα έπαιρνε το κλειδί του δωματίου από την υποδοχή και ύστερα θα κατευθυνόταν στο δωμάτιο χωρίς τη βοήθεια κάποιου υπαλλήλου, καθώς οι εργαζόμενοι στο μοτέλ ήταν περιορισμένοι στον αριθμό και προσέφεραν μόνο τις βασικές υπηρεσίες⁵⁷.

Με τη σύνδεση Ελλάδας και Ιταλίας το 1960 και συγκεκριμένα της Ηγουμενίτσας με το Μπρίντζι μέσω θαλάσσης, δημιουργήθηκε και η ανάγκη για τη δημιουργία έργων υποστήριξης, όπως ο νέος συνοριακός σταθμός και το μοτέλ Ξενία Ηγουμενίτσας.

Το μοτέλ «Ξενία» της Ηγουμενίτσας σχεδιάστηκε από τον αρχιτέκτονα Άρη Κωνσταντινίδη και αποτελούσε μοτέλ Β' κατηγορίας όσον αφορά την πολυτέλεια των παροχών. Ήταν χτισμένο σε ένα δενδρόφυτο οικόπεδο, που αποτελούσε κομμάτι ελαιώνα, πάνω στη θάλασσα και η πρόσβαση στην παραλία ήταν άμεση. Η τοποθεσία του ήταν βολική για τους ταξιδιώτες που έρχονταν από την Αθήνα με το αυτοκίνητο. Ως προς τις παροχές του καταλύματος, αυτό διέθετε 36 δίκλινα δωμάτια με ιδιωτικά λουτρά, κεντρική θέρμανση, γραμμή τηλεφώνου στα δωμάτια, εστιατόριο, μπαρ, πισίνα και σταθμό ανεφοδιασμού. Το μοτέλ ήταν προσανατολισμένο κυρίως στους διερχόμενους ταξιδιώτες που θα ταξίδευαν ναρκίς το πρωί με το πλοίο για την Ιταλία⁵⁸.



Εικόνα 9: Το μοτέλ Ξενία Ηγουμενίτσας σήμερα. (προσωπικό αρχείο, 2025)

57. Άρης Κωνσταντινίδης, Εμπειρίες και περιστατικά – μια αυτοβιογραφική διήγηση, (Εστία, 1992), 270-1.

58. Άγνωστος, Τα Μοτέλς «Ξενία» Λαρίσης και Ηγουμενίτσας, Αρχιτεκτονική, έτος Δ', τ.24, (1960), 71-80.

Η ανέγερση τόσο του μοτέλ της Ηγουμενίτσας, όσο και του συνοριακού σταθμού έπρεπε να ολοκληρωθεί σε μικρό χρόνο διάστημα με διορία την έναρξη των δρομολογίων με προορισμό το Μπρίντιζι. Για να συμβεί αυτό ο Κωνσταντινίδης επαναχρησιμοποίησε τα σχέδια του μοτέλ στη Λάρισα με κάποιες τροποποιήσεις στη διάταξη των κτιρίων για να έχουν θέα στην θάλασσα⁵⁹.

2.3. Ο παροπλισμός των Ξενία

Η πολιτική ήπιας τουριστικής ανάπτυξης που εφαρμόστηκε από τον ΕΟΤ αναβάθμισε το επίπεδο του ελληνικού τουρισμού και κατέστησε τον τουρισμό προσβάσιμο στη μεσαία τάξη. Ωστόσο, οι πρότυπες μονάδες καταλυμάτων που σχεδιάστηκαν και εφαρμόστηκαν κυρίως μέσω του κρατικού προγράμματος Ξενία δεν αφομοιώθηκαν ποτέ από τον ιδιωτικό τομέα⁶⁰. Τα Ξενία συνέχισαν να έχουν απήχηση μέχρι τη δεκαετία του '90, περίοδο που έληξαν πολλές συμβάσεις για τη διαχείρισή τους. Παράλληλα, θεωρήθηκαν ενεργειακά και στατικά απαρχαιωμένα και η αναβάθμισή τους σύμφωνα με τα πρότυπα της εποχής θεωρήθηκε ασύμφορη. Τέλος, η λιτή αρχιτεκτονική με σκοπό τη λειτουργικότητα δεν ήταν πλέον δημοφιλής στις τάσεις της εποχής⁶¹.

59. Α. Κωνσταντινίδης (1992), όπ.αν., 272.

60. Α. Αθανασίου (2018), όπ.αν., 244.

61. Α. Αθανασίου, Σ. Αλιφραγκής, Εκπαιδεύοντας την Ελλάδα στον μοντερνισμό: Σχέδια Μάρσαλ και μεταπολεμικός τουρισμός, (2018), 19

ΜΕΡΟΣ Γ

3.1. Συγκριτική ανάλυση των τύπων του χανιού και του μοτέλ

Κατόπιν της ανάλυσης των δύο τύπων καταλυμάτων και των εκδοχών τους, ακολουθεί η συγκριτική τους μελέτη με στόχο την ανάδειξη ομοιοτήτων και διαφορών μεταξύ τους. Η σύγκριση αφορά ποιοτικά χαρακτηριστικά που συνδέονται με τον χώρο, όπως την ιδιωτικότητα και τον βαθμό της κοινωνικής αλληλεπίδρασης που ενθαρρύνει, τη διαδικασία της υποδοχής του ταξιδιώτη και το προσωπικό που απασχολείται σχετικά, τις παροχές που προσφέρονται, την διάρκεια διαμονής, καθώς και το προφίλ των επισκεπτών που προσελκύουν.

Από τα μεγαλύτερα προτερήματα του αμερικανικού μοτέλ θεωρούνταν η ιδιωτικότητα που παρείχε στον επισκέπτη. Συγκεκριμένα στην περίπτωση των cabin camp, το γκαράζ του αυτοκινήτου ήταν ακριβώς δίπλα από την πόρτα του κάθε δωματίου. Ακόμη, δεν υπήρχαν λόμπι τα οποία να πρέπει να διασχίσουν οι επισκέπτες για να μπουν στο δωμάτιο, οπότε η μη προσεγμένη εμφάνιση μετά από πολλές ώρες ταξιδιού δεν αποτελούσε πρόβλημα⁶². Όπως είδαμε, μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο τα μοτέλ συχνά αναπτύσσονταν γύρω από μία κεντρική αυλή που πολλές φορές είχε πισίνα και λειτουργούσε ως ανεπίσημο λόμπι και οι χώροι διανυκτέρευσης συμπληρώνονταν με καφετέριες ή εστιατόρια. Ωστόσο, τα γκαράζ ήταν από την εξωτερική πλευρά και οι είσοδοι στα δωμάτια γίνονταν και από τις δύο πλευρές, εξού και υπήρχε η επιλογή μεταξύ μιας πιο αποκομμένης και ιδιωτικής εμπειρίας και μιας με περισσότερη κοινωνική αλληλεπίδραση⁶³. Το all suite motel, εμφανίστηκε ως απόγονος του highway hotel, ενός τύπου καταλύματος που πέρασε από διάφορες φάσεις ως προς το πόσο άμεση είναι η πρόσβαση στο κάθε δωμάτιο και το πόσο διευρυμένοι είναι οι κοινόχρηστοι χώροι. Το δωμάτιο του all suite motel λοιπόν, είχε μεγάλη αυτονομία σε σχέση με τα τυπικά δωμάτια μοτέλ που είχαν εμφανιστεί μέχρι τότε, χάρη στην προσθήκη μιας μικρής κουζίνας στις παροχές του. Το χαρακτηριστικό αυτό κατήργησε κατά μεγάλο μέρος την ανάγκη ύπαρξης εστιατορίου στο κατάλυμα. Άρα, ο προσανατολισμός του all suite motel ήταν η ενθάρρυνση ακόμη περισσότερης ιδιωτικότητας με ταυτόχρονη ελάττωση των ευκαιριών κοινωνικής αλληλεπίδρασης.

Το ελληνικό μοτέλ ακολουθούσε μία παρόμοια κατεύθυνση με το αμερικανικό μοτέλ μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, με ανεξάρτητες πτέρυγες για τους χώρους διαμονής και μερικούς κοινόχρηστους χώρους που έδιναν στον επισκέπτη την επιλογή μεταξύ της πλήρους απομόνωσης και μιας εμπειρίας με περισσότερες αλληλεπιδράσεις.

62. J. Jackle, J. Rogers, K. Sculle, (1996), όπ.αν., 39.

63. Όπ.π., 45.

Στον αντίποδα, τα χάνια εξ ορισμού συνιστούσαν εκτός από χώρους φιλοξενίας, πεδία κοινωνικών συναλλαγών. Πέρα από την ιδιωτικότητα που προσέφεραν οι χώροι ύπνου, η υπόλοιπη εμπειρία ήταν απολύτως κοινωνική. Οι εσωτερικές αυλές που αποτελούσαν αναπόσπαστο κομμάτι των περισσότερων τύπων των χανιών, λειτουργούσαν ως χώροι κοινωνικής εκτόνωσης, στους οποίους επεκτείνονταν και οι λειτουργίες της αγοράς. Πέρα από αγοραπωλησίες, λάμβαναν χώρα συζητήσεις για προξενιά και διάφορες συμφωνίες⁶⁴. Επιπλέον, η ύπαρξη εργαστηρίων στους ισόγειους χώρους των χανιών συνέβαλλε στην προσέλκυση ακόμα περισσότερου κόσμου, ενώ η παροχή φαγητού στο μαγειρείο, ενθάρρυνε ακόμα περισσότερο την αλληλεπίδραση των φιλοξενούμενων μεταξύ τους.

Παρατηρούμε επίσης πως η διαμόρφωση του χώρου για την υποδοχή του ταξιδιώτη και του ιδιωτικού μέσου μεταφοράς του, επηρεάζει και επηρεάζεται από το πόσο προσωποποιημένη είναι η διαδικασία υποδοχής του. Εφόσον στα χάνια ο χαντζής με την οικογένεια του ήταν αυτοί που υποδέχονταν και εξυπηρετούσαν τους ταξιδιώτες που κατέφθαναν στο χάνι του μαζί με τα υποζύγια τους⁶⁵, η εμπειρία της υποδοχής του επισκέπτη και του ζώου του ήταν αρκετά προσωποποιημένη.

Στα μοτέλ από την άλλη, για να πραγματοποιηθεί το «check in», αρκούσε μόνο ένα άτομο από τους επισκέπτες να πάει στο μικρό γραφείο – υποδοχή και να πάρει το κλειδί, ενώ στις μεγάλες αλυσίδες μοτέλ ο επισκέπτης έμπαινε στο χώρο του συγκροτήματος του μοτέλ με το αυτοκίνητο, περνώντας από ένα κτίριο στην είσοδο από όπου λάμβανε το κλειδί του δωματίου του και συνέχιζε με το όχημα του έως ότου φτάσει μπροστά στο δωμάτιο⁶⁶, συνθήκη που ίσχυε και στα μοτέλ Ξενία. Η εμπειρία της υποδοχής του επισκέπτη και του ιδιωτικού μέσου μεταφοράς του ήταν πολύ περισσότερο προσωποποιημένη στα χάνια σε σχέση με τα μοτέλ.

Τόσο τα χάνια, όσο και τα μοτέλ, ως τύποι καταλυμάτων απευθύνονταν στους ταξιδιώτες του δρόμου που αναζητούσαν ένα μέρος για στάση και ξεκούραση για τους ίδιους και τα μέσα μεταφοράς τους, κατά τη διάρκεια των μεγάλων ταξιδιών τους. Κύρια διαφορά μεταξύ τους ήταν πως τα χάνια και συγκεκριμένα τα αστικά χάνια των πόλεων, σε σχέση με αυτά της υπαίθρου και τα μοτέλ, πέρα από ένα απλό πέραςμα, συνιστούσαν προορισμό. Αυτό τεκμηριώνεται από την έντονη δραστηριότητα που παρατηρούνταν στο πεδίο των συναλλαγών -εμπορικών και μη- εντός των χώρων των αστικών χανιών, που προσέλκυαν έμπορους, αγωγιάτες, χωρικούς, ακόμα και απλούς περιηγητές.

Από την άλλη τα αμερικανικά μοτέλ αποτέλεσαν προορισμό για κάποιες συγκεκριμένες κατηγορίες επισκεπτών, αφού εξαιτίας της της ανωνυμίας που εξασφάλιζαν, ήταν κατάλληλα μέρη για παράνομες σχέσεις και ύποπτες εμπορικές συναλλαγές.

Οι χώροι και οι παροχές που είχε το κάθε κατάλυμα εξαρτιόνταν αρχικά από το μέσο μεταφοράς που συνόδευε τον επισκέπτη. Επομένως, το χάνι όφειλε να παρέχει χώρους για το σταβλισμό των ζώων, όπως και αποθήκες για τις τροφές αυτών. Αντίστοιχα, τα μοτέλ από την εποχή των cabin camp και μετά, συμπληρώνονταν με σταθμό ανεφοδιασμού για τα οχήματα. Η παροχή φαγητού ήταν δεδομένη στα χάνια, όπως και στα περισσότερα μοτέλ -ελληνικά ή αμερικανικά- από τον τύπο των cabin camp και έπειτα. Η εσωτερική αυλή των χανιών που είχε το ρόλο χώρου εκτόνωσης και κοινωνικοποίησης, εμφανιζόταν στην τυπολογία του μοτέλ στη μορφή μιας κεντρικής αυλής, η οποία μερικές φορές είχε και πισίνα. Τα δωμάτια κάθε τύπου καταλύματος είχαν πάντα τα βασικά, σύμφωνα βέβαια με την εποχή και την τεχνολογική εξέλιξη. Η μόνη περίπτωση που ένας χώρος ύπνου είχε περισσότερες ανέσεις ήταν αυτή του all suite motel το οποίο εξοπλιζόταν από ένα μικρό κουζίνακι, όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως.

Μελετώντας το χρόνο διαμονής σε κάθε κατάλυμα, τα αποτελέσματα είναι πιο ασαφή. Σύμφωνα και με τη δημοσίευση της διάλεξης «Χάνια και Πανδοχεία στα Γιάννενα», των Γουργιώτου, Δαρδιώτη και Πουλογιάννη, οι επισκέπτες έμεναν λίγες ή περισσότερες μέρες στα χάνια⁶⁷. Ενδεχομένως μπορεί να θεωρηθεί πως ο αριθμός των διανυκτερεύσεων εξαρτιόταν από το πόσο μεγάλο άρα και κουραστικό ήταν το ταξίδι είτε ως το χάνι, είτε αυτό που ακολουθούσε μετά τη στάση τους, αφού τα χάνια συγκεκριμένα στα Ιωάννινα και την Ήπειρο λειτουργούσαν ως αφετηρία караβανιών μέχρι και τις Παραδουνάβιες Ηγεμονίες⁶⁸, ή την Τουρκία⁶⁹. Παράμετρο για το πόσο σύντομα θα αναχωρούσαν οι επισκέπτες, ίσως αποτελούσε και το αν είχε πουληθεί όλο το εμπόρευμα που είχαν μεταφέρει οι έμποροι.

Στα μοτέλ -στη πιο δημοφιλή μορφή τους, δηλαδή τα motor inn-, όπως και στις προηγούμενες μορφές τους όπως τα cabin camp, τα cottage court και motor court, η διαμονή διαρκούσε μία με δύο βραδιές αφού λειτουργούσαν κυρίως ως στάση στις μεγάλες διαδρομές με το αυτοκίνητο. Οι πρόδρομοι των motor inn και συγκεκριμένα τα αυτο camp και τα tourist home, αποτελούσαν μία φθηνότερη επιλογή σε σχέση με τα συμβατικά ξενοδοχεία⁷⁰. Αυτό το στοιχείο πιθανώς να

64. Σ. Τσιόδουλος (1997), όπ.αν., 274.

65. Τα χάνια είχαν τη δική τους ιστορία, ypaiithros.gr, <https://www.ypaiithros.gr/ta-xania-exoun-tin-diki-tous-istoria/>

66. J. Jackle, J. Rogers, K. Sculle, (1996), όπ.αν., 51.

67. Δ. Γουργιώτου, Κ. Δαρδιώτης, Ν. Πουλογιάννη (1983), όπ.αν., 54.

68. Οι Παραδουνάβιες Ηγεμονίες σήμερα αντιστοιχούν κυρίως σε εκτάσεις της Ρουμανίας και λιγότερο της Μολδαβίας και της Ουκρανίας.

69. Σ. Τσιόδουλος (1997), όπ.αν., 274.

70. J. Jackle, J. Rogers, K. Sculle, (1996), όπ.αν., 31.

σημαίνει ότι οι διανυκτερεύσεις στα καταλύματα αυτά ήταν περισσότερες από ένα με δύο βράδια. Από την άλλη, τα καταλύματα που δημιουργήθηκαν έπειτα από τα motor inn, θόλωσαν τη διάκριση μεταξύ μοτέλ και ξενοδοχείου με αποτέλεσμα την παράταση της διαμονής, αφού παρέπεμπαν πλέον σε καταλύματα διακοπών. Τα ελληνικά μοτέλ, όντας τοποθετημένα σε στρατηγικές θέσεις σε σχέση με το οδικό δίκτυο, στόχευαν στην εξυπηρέτηση των ταξιδιωτών, οπότε ο χρόνος διαμονής ήταν και σε αυτά περιορισμένος.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Εφόσον τα ταξίδια ήταν ανέκαθεν αναπόσπαστο κομμάτι της ζωής του ανθρώπου, υπήρχε από πάντα η ανάγκη για ένα μέρος για στάση και ξεκούραση στη διαδρομή αυτή. Αυτή η ανάγκη ήταν ακόμα εντονότερη όταν τα ταξίδια διαρκούσαν μέρες. Από τη στιγμή όμως που ο άνθρωπος τα περισσότερα χρόνια της ύπαρξης του στη γη ταξιδεύει με κάποιο μέσο, οι χώροι στάσης και φιλοξενίας όφειλαν να είναι κατάλληλοι να εξυπηρετήσουν συγχρόνως τον ταξιδιώτη με το ζώο του, την άμαξά του και στη συνέχεια το αυτοκίνητό του. Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, γεννήθηκε αρχικά το ερώτημα του πώς διαμορφώνεται ο χώρος φιλοξενίας, όσον αφορά τη χωρική διάταξη και το κτιριολογικό πρόγραμμα, σύμφωνα με το μέσο μεταφοράς που χρησιμοποιεί ο ταξιδιώτης, αλλά και το πως αυτές οι αποφάσεις για τη διαμόρφωση των χώρων ορίζουν και ορίζονται από τις κοινωνικές αλληλεπιδράσεις που συμβαίνουν σε αυτόν.

Η παρούσα ερευνητική εργασία επιχείρησε να απαντήσει στο ερώτημα αυτό αναλύοντας και συγκρίνοντας δύο παραδείγματα τύπου καταλυμάτων σε διαφορετική εποχή και τοποθεσία, αλλά με κοινό στοιχείο τη φιλοξενία ταξιδιώτη και μέσου μεταφοράς. Διαρθρωμένη σε τρία κεφάλαια, αρχικά περιγράφει τους προδρόμους του τύπου του χανιού και την εμφάνισή του κυρίως επί της περιόδου της Οθωμανικής αυτοκρατορίας. Μελετώνται λοιπόν οι διαφορετικές εκδοχές του χανιού, δηλαδή το караβανσεραί, το αστικό και το αγροτικό χάνι, στον ελλαδικό χώρο, αλλά και το πως αυτοί οι τύποι αναπτύχθηκαν στην περιοχή της Ηπείρου και των Ιωαννίνων. Στη συνέχεια, η μελέτη προχωρά στη μελέτη του τύπου του αμερικανικού μοτέλ και τις διαφορετικές μορφές που πήρε έως την εγκαθίδρυσή του στη πιο χαρακτηριστική μορφή του. Έπειτα, γίνεται αναφορά στην υιοθέτηση του τύπου του μοτέλ στην Ελλάδα, σχεδόν αποκλειστικά από τον ΕΟΤ και το πρόγραμμα ενίσχυσης του τουρισμού Ξενία. Καταλήγοντας, γίνεται μία σύγκριση μεταξύ των δύο τύπων και των διαφορετικών εκδοχών τους με στόχο την εύρεση διαφορών και ομοιοτήτων σε σχέση με παραμέτρους όπως ο βαθμός ιδιωτικότητας και οι ευκαιρίες κοινωνικοποίησης, η εξυπηρέτηση που προσφέρεται από το προσωπικό και οι παροχές του καταλύματος, το ποιους επισκέπτες αφορά το καθένα και το πόσο διαμένουν στο κατάλυμα.

Μελετώντας τα παραπάνω στοιχεία γίνεται φανερό η επιρροή που έχει η τεχνολογία στον τρόπο ζωής των ανθρώπων, αλλά και στις ανάγκες τους. Επιηρεάζει, όπως είναι λογικό και τον τομέα των ταξιδιών, είτε αυτά είναι αναψυχής, είτε γίνονται για επαγγελματικούς σκοπούς. Η εξέλιξη της τεχνολογίας λοιπόν, μορφοποίησε τις ανάγκες του ταξιδιώτη, άρα και τον τύπο καταλύματος στο οποίο διέμενε.

Συμπερασματικά, το χάνι εξυπηρετώντας ταξιδιώτες που έκαναν μεγάλα και κουραστικά ταξίδια, όφειλε να προσφέρει ιδιαίτερη φροντίδα και περιποίηση στους

αφιχθέντες. Ακόμη, η συνήθεια του να ταξιδεύουν σε μεγαλύτερες ομάδες ατόμων και για κυρίως επαγγελματικούς και εμπορικούς λόγους, ενέτεινε την ανάγκη για έναν μεγάλο και κοινωνικό χώρο «λόμεπι», την εσωτερική αυλή. Στον αντίποδα, τα μοτέλ ήταν προσανατολισμένα στον ταξιδιώτη που ταξίδευε με το ιδιωτικό του όχημα, μόνος ή με λίγα ακόμα άτομα. Όλη η εμπειρία του ταξιδιού ήταν πλέον περισσότερο προσωπική. Αυτή η συνθήκη σήμαινε χώρους στους οποίους δεν υπήρχε η ανάγκη -ή η ευκαιρία- για κοινωνική αλληλεπίδραση, είτε με το -λιγοστό πλέον- προσωπικό, είτε με τους υπόλοιπους ενοίκους. Οι ποιότητες αυτές του μοτέλ, υπήρξαν και λόγος που το κατάλυμα προσέλκυε και άλλους ανθρώπους πέρα από αυτούς που σκόπευε, όπως παράνομα ζευγάρια ή παράνομους εμπόρους. Η έλευση του μοτέλ στην Ελλάδα σηματοδότησε τη μίξη των δύο τύπων καταλυμάτων, διατηρώντας στοιχεία από την αυτονομία και ιδιωτικότητα του αμερικανικού μοτέλ, αλλά προσφέροντας αρκετές λειτουργίες σε κοινόχρηστους εσωτερικούς και εξωτερικούς χώρους σύμφωνα με τον τύπο του χανιού, πιθανώς για να καλύψει τις ανάγκες του εξωστρεφούς λαού των Ελλήνων.

Κλείνοντας, η μελέτη στο ζήτημα των χώρων φιλοξενίας ταξιδιωτή και μέσου μεταφοράς θα μπορούσε να επεκταθεί στη μελέτη των σύγχρονων καταλυμάτων που έχουν αντικαταστήσει τα χάνια και τα μοτέλ σήμερα. Επιπλέον, μία διαφορετική έρευνα θα μπορούσε να ασχοληθεί με την εις βάθος ανάλυση συγκεκριμένων χώρων στα καταλύματα αυτά, όπως τα δωμάτια ή τα λόμεπι.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΟΓΡΑΦΙΑ

Άγνωστος, *Τα Μοτέλ «Ξενία» Λαρίσης και Ηγουμενίτσας*, Αρχιτεκτονική, έτος Δ', τ.24, (1960), σελ. 71-80.

Αθανασίου, Αιμιλία Α., *Η αρχιτεκτονική πράξη ως ρητορικό επιχείρημα στη μεταπολεμική συνθήκη του ελληνικού τουρισμού 1948-1963*, ΕΜΠ, Αθήνα, 2018.

Αθανασίου, Αιμιλία Α., Αλιφραγκής, Σταύρος, *Εκπαιδύοντας την Ελλάδα στον μοντερνισμό: Σχέδιο Μάρσαλ και μεταπολεμικός τουρισμός*, 2018, Διαθέσιμο από: https://www.archetype.gr/uploads/pdf/hvxlhpFxxu.pdf?_=1524774260

Γαβρά, Ελένη, *Χανιά και καραβάν σεράγια από τη Θεσσαλονίκη έως την πόλη των Σερρών και γύρω απ' αυτήν από το 1774 έως το 1913*, Μακεδονικά, Θεσσαλονίκη, 1986, τχ. 25, σελ. 143-179.

Γουργιώτου, Δήμητρα, Δαρδιώτης, Κωνσταντίνος, Πουλογιάννη, Νατάσα, *Χάνια και πανδοχεία στα Γιάννενα*, Αρχιτεκτονικά Θέματα, Αθήνα, 1983, τχ. 17, σελ. 54-57.

Ελληνικό Λογοτεχνικό και Ιστορικό Αρχείο, *Από την αρχαιότητα ως τον σύγχρονο κόσμο*. Τελευταία πρόσβαση: 26 Ιουνίου 2025, από: <https://www.elia.org.gr/research-tools/hotels/introduction/ancient/>

Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, *Απόφαση Γενικού Γραμματέα Ε.Ο.Τ. 530992/1987 – Τεχνικές προδιαγραφές τουριστικών καταλυμάτων*, ΦΕΚ Β' 557/28.9.1987.

Κανετάκης, Γιάννης Γ., *Το κάστρο: Συμβολή στην πολεοδομική ιστορία των Ιωαννίνων*, ΕΜΠ, Αθήνα, 1991.

Κυριοπούλου-Ρογκότη, Δήμητρα, *Γιάννινα*, εκδ.Μελίσσα, Ιωάννινα, 1999.
Κωνσταντινίδης, Άρης, *Εμπειρίες και περιστατικά – μια αυτοβιογραφική διήγηση*, εκδ.Εστία, Αθήνα, 1992.

Μακρής, Γιώργος Α., Παπαγεωργίου, Στέφανος Π., *Το χερσαίο δίκτυο επικοινωνίας στο κράτος του Αλή Πασά Τεπελενλή*, εκδ.Παπαζήσης, Αθήνα, 1990.

Μουσαΐ, Μυριάνθη, *Πρόγραμμα Ξενία: Ονομασία, μελέτες+κατασκευές, τυπολογία & κατάλογοι έργων*, στο *Μεταπολεμικός Μοντερνισμός - Αρχιτεκτονική, Πολιτική και Τουρισμός στην Ελλάδα - 1950-1965*, ΕΜΠ, Αθήνα, 2012, σελ.223-276.

Μουσά, Μυριάνθη, *Constructing Tourism in Greece in 50s and 60s: The Xenia Hotels Project*, στο *Journal of Tourism Research*, Tourism Research Institute, Αθήνα, 2017, τχ.17, σελ. 264-279.

Παπασταύρος, Αναστάσιος Ι., *Ιωαννίνων Εγκώμιον – το παρελθόν που δεν χάθηκε*, εκδ.Φίλιππος, Ιωάννινα, 1998.

Τσιόδουλος, Στέφανος, *Τα χάνια των Ιωαννίνων (Δεύτερο μισό 19ου – Πρώτο μισό 20ου) – Πολεοδομική προσέγγιση*, *Ηπειρωτικό Ημερολόγιο* 1996-97, Ιωάννινα, 1997, σελ. 265-281.

Baker, Geoffrey, Funaro, Bruno, *Motels*, εκδ.Reinhold Publishing Corporation, Νέα Υόρκη, 1963.

Cervantes Saavedra, Miguel de, *El ingenioso hidalgo Don Quijote de la Mancha*, εκδ.Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, Alicante, 2006. Ψηφιακή έκδοση. Ανακτήθηκε από: https://www.cervantesvirtual.com/obra-visor/el-ingenioso-hidalgo-don-quijote-de-la-mancha-6/html/05f86699-4b53-4d9b-8ab8-b40ab63fb0b3_2.html#l_6_

Jackle, John A., Rogers, Jefferson S., Sculle, Keith A., *The motel in America*, εκδ. Johns Hopkins University Press, Βαλτιμόρη, 1996.

Kendrick, Megan, *Roadside Motels*, SAH Archipedia, eds. Gabrielle Esperdy and Karen Kingsley, Charlottesville: UVaP, 2012, Διαθέσιμο από: <http://sah-archipedia.org/essays/CA-01-ART-01>.

Ladd, Brian, *Αυτο(κινητο)φοβία – αγάπη και μίσος στον αιώνα της αυτοκίνησης*, μτφρ. Γ. Ιωαννίδης, εκδ.Εκδόσεις του Εικοστού Πρώτου, Αθήνα, 2012.

Ypaithros.gr, *Τα Χάνια έχουν την δική τους ιστορία*, Τελευταία πρόσβαση: 26 Ιουνίου 2025, από: <https://www.ypaithros.gr/ta-xania-exoun-tin-diki-tous-istoria/>

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1. Κάτοψη του Βυγυκ Κερναν Σαραγ της Θεσσαλονίκης. C. Texier - R. Pullan, ανακτήθηκε από: Ανδρούδης Π., *Το Μεγάλο Καραβάν-Σεράϊ (BüyüK Kervansaray) της Θεσσαλονίκης. Ιστορικές και Αρχαιολογικές μαρτυρίες*, Μακεδονικά, τχ. 35, 84.

Εικόνα 2. Κρέσνα. Αγροτικό χάνι χωρίς αυλή. Ε. Γαβρά, *Χανιά και καραβάν σεράγια από τη Θεσσαλονίκη έως την πόλη των Σερρών και γύρω απ' αυτήν από το 1774 έως το 1913*, Μακεδονικά, τχ. 25, 167.

Εικόνα 3. Κάτοψη ισογείου του χανιού Θανόπουλου. Δ. Γουργιώτου, Κ. Δαρδιάτης, Ν. Πουλογιάννη, *Χάνια και πανδοχεία στα Γιάννενα*, Αρχιτεκτονικά Θέματα, τχ. 17, 55.

Εικόνα 4. Το χάνι Καμπέραγα. Γ. Μακρής, Σ. Παπαγεωργίου, *Το χερσαίο δίκτυο επικοινωνίας στο κράτος του Αλή Πασά Τεπελενλή*, 114.

Εικόνα 5. Η εξέλιξη των τύπων του αμερικανικού μοτέλ ως κτιριακός τύπος, α. Jackle J., Rogers J., Sculle K., *The motel in America*, 37.

Εικόνα 6. Το motor inn "Hillcrest Motel" στο Όκλαντ της Καλιφόρνια. Baker G., Fumaro B., *Motels*, 116.

Εικόνα 7. Η εξέλιξη των τύπων του αμερικανικού μοτέλ ως κτιριακός τύπος, β. Jackle J., Rogers J., Sculle K., *The motel in America*, 37.

Εικόνα 8. Το μοτέλ Ξενία Λάρισας, άγνωστη πηγή.

Εικόνα 9. Το μοτέλ Ξενία Ηγουμενίτσας, προσωπικό αρχείο.

